★ Année 1951. — N° 2 A. N. Le Numéro : 7 francs. Jeudi 4 Janvier 1951. ★

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET RÉPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **800 fr.** ; ÉTRANGER : **2.100 fr.**
(Compte chèque postal: 9063 13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

1re LEGISLATURE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 2e SÉANCE

1re Séance du Mercredi 3 Janvier 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Nomination d'un membre de la commission de l'agriculture.

3. — Crédits des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande). — Discussion d'un projet de loi.

MM. Courant, rapporteur; Mazier, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande et des pêches; Reeb.

Art. 1er (réservé).

État annexé.

Chap. 700: adoption.

Chap. 1.000.

MM. Guiguen, Henneguelle, Reeb, Defferre, ministre de la marine marchande; Ramarony, président de la commission de la marine marchande et des pêches.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

4. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON AUGUET, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

NOMINATION, PAR SUITE DE VACANCE, D'UN MEMBRE DE COMMISSION

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination, par suite de vacance, d'un membre de la commission de l'agriculture.

Conformément à l'article 16 du règlement, cette candidature a été insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du 30 décembre 1950.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée.

Je proclame donc M. Florand membre de la commission de l'agriculture.

— 3 —

CREDITS DES SERVICES CIVILS POUR L'EXERCICE 1951 MARINE MARCHANDE

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (dispositions concernant le budget de la marine marchande) (nos 11044, annexes 1 et 2, 11452-11752-11830).

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître que j'ai reçu des décrets désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement :

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques :

M. Denis, directeur du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Malecot, directeur adjoint du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques.

Pour assister M. le ministre du budget:

M. Blot, directeur du cabinet du ministre du budget;

M. Lecarpentier, conseiller technique au cabinet du ministre du budget;

M. Goetze, directeur du budget;

M. Ferrand, directeur adjoint à la direction du budget;

M. Chadzynski, administrateur civil à la direction du budget;

M. Cazenave, administrateur civil à la direction du budget;

M. Dugas, administrateur civil à la direction du budget;

M. Granier, administrateur civil à la direction du budget;

M. Schwall, administrateur civil à la direction du budget.

M. Delmas, inspecteur des finances détaché à la direction du budget;

M. Fourvous, administrateur civil à la direction du budget;

M. Magniez, administrateur civil à la direction du budget;

M. Hiernard, secrétaire d'administration à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

La parole est à M. Courant, rapporteur de la commission des finances.

M. Pierre Courant, *rapporteur.* Mes chers collègues, la commission des finances a été saisie, à propos de la marine marchande, de trois textes distincts, aujourd'hui réunis dans le rapport que j'ai eu l'honneur de déposer et sur lequel vous allez émettre vos votes.

Le premier texte est le fascicule bleu traditionnel du budget des dépenses civiles de la marine marchande.

Le second texte est une lettre rectificative qui, dans les circonstances que je vais rappeler dans un instant, a été ajoutée au texte précédent par M. le ministre.

Le troisième, enfin, est une partie d'un texte qui visait plus spécialement les travaux publics. Toutefois, étant donné qu'il s'agissait d'une disposition concernant la marine marchande, elle a été disjointe et rattachée au budget que nous examinons aujourd'hui.

Le budget qui est présenté au Parlement cette année au titre de la marine marchande offre diverses particularités que nous allons examiner en préface de ce débat.

Ce budget est en augmentation sur celui de l'an dernier et, cependant, certains de ses postes ont été réaménagés et réduits pour répondre au vœu formulé par la commission des économies. Ces réductions se retrouvent, en ce moment, dans tous les budgets de l'Etat; elles sont une contribution à une réduction générale du volume des dépenses qui, nous allons le voir, permet, par ailleurs, une réévaluation de certains postes devenus vraiment insuffisants pour assurer une bonne gestion. Les réductions portent, bien entendu, sur le personnel, tout au moins sur ses effectifs.

Les suppressions affectent principalement le personnel de bureau du service des transports maritimes, cette administration, qui répondait à des besoins de guerre, ayant pratiquement cessé son activité, au moins au titre de la navigation, pour n'être plus qu'un service financier de liquidation.

La suppression des crédits de personnel du service des transports maritimes porte sur 51 personnes. Cette mesure réduit l'effectif à 21 fonctionnaires qui consacrent — je l'ai dit — leur activité à la liquidation financière des transports maritimes.

L'économie est substantielle. Elle était nécessaire puisque ce service ne correspondait plus à aucune activité pratique.

A ce propos, la commission des finances a tenu, bien qu'il ne s'agisse pas exactement là du budget, à se renseigner sur la situation du compte spécial des transports maritimes. Cette question des comptes spéciaux du Trésor a été si souvent évoquée que le Parlement désirera certainement en connaître.

L'an dernier, au cours du débat sur le même budget, M. le ministre de la marine marchande a précisé que le solde créditeur de ce compte spécial des transports maritimes serait de 3.100 millions de francs, après réintégration des frets dus par les services publics pour des transports effectués pour le compte de l'Etat.

Les opérations s'étant déroulées pendant six mois de plus, il est possible de dire, aujourd'hui, que c'est un bénéfice de plus de 4 milliards qui soldera ce compte, après réintégration d'environ 11 milliards de fret dus par les divers départements ministériels.

Cette information, mes chers collègues, appelle un commentaire.

En effet, ce compte spécial du Trésor a fonctionné dans des conditions assez particulières et, si je puis dire — le mot ne comportant, bien entendu, aucune critique, car les faits eux-mêmes ont créé cet état de choses — d'une manière assez anormale, dans le sens étymologique du terme. On n'a pas, en effet, appliqué les normes qui résultaient de la charte-partie qui avait été passée, non plus, peut-être, que celles qui auraient pu inspirer la gestion d'un compte commercial.

Le compte spécial du Trésor dont nous parlons a, en effet, réglé une dépense de 24 milliards de francs pour les frais de renflouement et de réparation des navires français, sous le régime de la charte, coulés pendant les opérations de guerre.

Il semble bien, à première vue, qu'il s'agisse là de dépenses de réparation de dommages de guerre beaucoup plus que de dépenses de gestion de la flotte.

Il est évident que si le compte spécial de gestion des transports maritimes n'avait pas pu prendre en charge ces dépenses, c'est au budget des dommages de guerre que nous les aurions trouvées.

S'il en a été ainsi, c'est parce que la charte-partie prévoyait que l'Etat prendrait à sa charge les frais de renflouement et de réparation de ces navires en cas de sinistre de guerre, frais qui se sont élevés à 24 milliards de francs.

La charte prévoyait également que l'Etat supporterait les dépenses de remplacement des navires coulés, mais les destructions de navires marchands français ont été si nombreuses que le compte spécial n'a pu faire face à cette charge. Comme vous le savez, les crédits de remplacement des cargos coulés figurent aux budgets d'investissements votés par le Parlement sous des rubriques spéciales.

On ne peut donc pas dire que les dispositions de la charte aient été exécutées de façon homogène et logique.

Le compte spécial a également supporté le payement des allocations d'attente aux marins qui ne pouvaient naviguer, la flotte n'étant pas reconstituée.

Un effort considérable a donc été demandé à ce compte.

Je note cependant que l'on n'a pas eu à envisager, comme eût dû le faire un armateur, des prévisions prudentes d'amortissement de la flotte, prévisions qui, en matière de marine marchande, doivent être assez larges, chaque année, si l'armateur veut sauvegarder toute la valeur de la flotte qu'il dirige et contrôle.

Des économies ont donc été réalisées sur les dépenses de personnel, et je crois pouvoir dire à l'Assemblée que le ministère s'est, sur ce chapitre, scrupuleusement conformé aux indications qui lui avaient été données par la commission des économies.

La commission des finances n'a pu que rendre hommage à la correction de l'effort accompli par le ministère, en constatant que les prescriptions de la commission des économies avaient été observées.

Par ailleurs, certains chapitres de ce budget font apparaître des relèvements de crédits. Laissons de côté une poussière de petits relèvements qui ne valent pas la peine d'être notés ici. Vous constaterez, au cours de l'examen des chapitres, qu'un certain nombre de relèvements de crédits ont été demandés par le Gouvernement et acceptés par votre commission des finances.

Un premier relèvement de crédit concerne le personnel, non pas en raison d'une augmentation des effectifs, mais parce que le budget de la marine marchande, comme tous les autres budgets, a subi les conséquences de la réévaluation des traitements. Certains rajustements ont dû être pratiqués en vertu de dispositions qui ne sont pas spéciales à ce département de la marine marchande mais qui ont un caractère général.

D'autre part, un crédit supplémentaire, de l'ordre de 4 millions de francs, a été prévu au chapitre de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes.

Ici, nous touchons à l'une des parties essentielles de l'activité du département de la marine marchande pour les années 1950 et 1951.

Le sentiment que nous éprouvons tous, c'est que, en ce qui concerne la marine marchande, un gros effort a été accompli au cours de ces dernières années pour pallier les difficultés les plus grandes, pour rendre au pays des conditions d'existence supportables. Toute l'activité du département ministériel a dû être concentrée vers la remise en service du plus grand nombre possible d'unités, sans qu'il fût possible d'élaborer à froid, dès les premières années, un plan de réorganisation du service échelonné sur plusieurs années. Le service a dû, en effet, s'efforcer avant tout de remettre des bateaux en état de navigation afin de donner au pays le moyen d'assurer ses transports.

Il en va différemment, malgré les nuages qui apparaissent à l'horizon, pour les années 1950-1951 au cours desquelles il est possible, dans chaque domaine, spécialement dans celui-ci, la besogne la plus urgente étant faite et bien faite, de penser à l'avenir et de songer au déroulement des efforts qui doivent être accomplis pour doter le pays d'une marine marchande prospère.

Or, pour qu'il en soit ainsi, que faut-il au pays ? Il lui faut des bateaux et des équipages.

Des bateaux, la France en a maintenant. Ce n'est d'ailleurs pas, à l'occasion de l'examen de ce budget, que ce problème doit être débattu, puisque, comme vous le savez, les crédits pour la reconstitution de la flotte seront examinés lors de la discussion du projet sur les investissements.

A ce propos, je crois être l'interprète des commissions parlementaires en demandant à M. le ministre de la marine marchande s'il ne pourrait pas, tout de même, dans son intervention au cours de ce débat, donner quelques renseignements à l'Assemblée sur les projets d'aide aux chantiers navals qui ont tant de prix pour tous ceux qui s'intéressent à la marine marchande. Mais, encore une fois, je sais bien que ce sera une excursion en dehors du budget classique de la marine marchande, et que la reconstitution de la flotte ne peut pas être examinée à l'occasion de ce budget qui ne comporte pas de crédits pour cette fin.

En revanche, la France possède une richesse qui est aussi précieuse, peut-être plus précieuse même, que l'existence de bateaux qu'on peut toujours acheter d'un moment à l'autre: c'est sa population maritime. La qualité technique de ses marins est, je pense, la meilleure chance qu'elle ait de conserver une marine marchande prospère lui permettant de desservir, notamment, les pays de l'Union française.

Or, pour garder la qualité technique des marins français, il est certain qu'il faut des écoles, un enseignement et un apprentissage maritimes.

Sur ce point, monsieur le ministre, nous désirons vous dire, en y insistant, qu'une grande œuvre reste à faire et qu'une réorganisation doit être opérée dans un court délai

L'enseignement et l'apprentissage maritimes en France étaient assurés avant la guerre dans des conditions intéressantes, pour une bonne part grâce à des initiatives privées, encouragées par l'Etat. Mais il n'est peut-être pas très téméraire de relever que cette organisation des écoles de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes était un peu empiriquement dessinée dans l'ensemble du pays: il y avait des régions moins dotées, d'autres richement pourvues, et il semblait bien déjà avant la guerre qu'une œuvre d'ensemble était à entreprendre, suivant un programme détaillé.

Je sais, monsieur le ministre, qu'après la guerre, vos services ont entrepris ce programme, tout au moins quant à l'apprentissage maritime.

Je crois, d'ailleurs, que la période de guerre qui a causé tant de destructions dans les villes côtières, avait porté à l'organisation de l'enseignement et de l'apprentissage, telle qu'elle existait autrefois, des atteintes extrêmement rudes et que cette organisation est sortie de la guerre particulièrement perturbée.

Un grand nombre d'écoles, en effet, avaient eu leurs bâtiments détruits. Elles avaient été évacuées dans l'intérieur du pays et il s'agissait de savoir où on allait les réimplanter. Leur réimplantation n'a pu se faire qu'après quelques années, dans des locaux provisoires, souvent tout à fait insuffisants, et certaines écoles n'ont même pas pu encore être réaménagées dans leur lieu de départ.

Une tendance s'est manifestée, consistant à transplanter les écoles d'enseignement maritime dans des pays qui n'étaient pas des pays maritimes. Et cela n'est pas sans inconvénients graves.

Je dois rendre hommage à l'effort qui a été accompli à l'école de navigation de Paris. Mais cet effort — je ne serai pas le premier à le relever — comporte des inconvénients majeurs. Il est indiqué que cette école, s'adressant à un ensemble d'étudiants qui, pour la plupart, ne sont pas issus de famille maritime, a éprouvé quelques déceptions. Elle a vu s'écarter, en effet, de la carrière maritime un nombre considérable de ses meilleurs élèves, ayant passé brillamment leurs examens, parce que, à l'épreuve, ces élèves ont découvert que la vocation de capitaine ou de lieutenant au long cours ne correspondait pas à leurs goûts ou, plus simplement, parce que l'éloignement de leur famille leur paraissait trop pénible, alors que les enfants de nos population maritimes sont habitués à l'idée de cet éloignement dès leur jeunesse et qu'ils y sont parfaitement résignés.

La vocation maritime implique, je crois, la nécessité d'avoir été très jeune mis au contact des gens de la mer. Sauf exceptions remarquables, je pense que le pays a intérêt à ne rien laisser perdre de ces vocations maritimes qui se forment dans les populations côtières. Celles-ci sont depuis des siècles orientées vers la mer. Le pays a intérêt à ne rien laisser perdre de cette ardeur qu'ont les côtiers à se mettre au service de leur pays sur des navires, en menant une existence peut-être plus aventureuse que celle des populations terriennes, mais qui leur donne d'amples satisfactions dont ils ont souvent caressé l'espoir dans les toutes premières années de leur jeunesse.

C'est pourquoi la revision générale de la carte même d'implantation des écoles d'enseignement maritime et de navigation me semble indispensable.

Tout en rendant hommage à vos services qui ont commencé ce travail — je sais qu'un plan de réorganisation portant notamment sur les écoles d'apprentissage maritime a été conçu — je vous demanderai, monsieur le ministre, de faire connaître à l'Assemblée, non point maintenant, bien entendu, mais dans un assez court délai, votre plan général d'implantation des différents établissements d'enseignement maritime.

C'est toute la charte de l'enseignement maritime français, une œuvre magnifique, qu'il faut réaliser pour soutenir la marine marchande française. Je pense que vous lui aurez rendu un grand service si vous pouvez faire voter par le Parlement une loi générale de réorganisation de l'enseignement maritime français, avec l'indication précise des réalisations poursuivies par étapes par vos services. Vous instaurerez un enseignement maritime complet, dans toutes les branches, qui sera d'autant plus précieux que l'on demande aux jeunes gens qui veulent naviguer une qualification qui n'existait point autrefois et qu'il est indispensable de pouvoir donner, chaque année, à nos flottes, le contingent de marins qualifiés dont elles ont besoin.

Il y a quelques jours, on m'a indiqué que sur les 2.200 mousses dont la marine française aurait besoin chaque année, les écoles d'apprentissage maritimes ne pouvaient guère en former plus de 1.000.

Ce fait suffit à montrer que l'enseignement technique maritime est plus mal traité que les autres ordres d'enseignement technique et qu'il faut par conséquent lui donner une activité plus grande.

C'est une nécessité pour le pays. Et, si nous avons constaté avec plaisir, avec joie même, que le budget de cette année comporte un relèvement sensible des crédits réservés à l'enseignement maritime, que le nombre des professeurs est augmenté, il nous semble que cette œuvre n'est qu'une étape vers la réalisation de l'œuvre générale que vous devez accomplir et que l'Assemblée attend de vous.

D'autres éléments ont été soumis à l'examen de la commission des finances. L'un de ceux qui ont entraîné le plus de discussions est celui qui a trait aux crédits de l'Institut des invalides de la marine, plus spécialement à la revalorisation des pensions des marins.

C'est d'ailleurs celui qui a fait l'objet de la lettre rectificative présentée par le ministre.

Je rappelle en quelques mots comment la question s'est posée.

Une loi de 1948 dispose que, chaque fois que le salaire forfaitaire des marins sera relevé de plus de 5 p. 100, un relèvement correspondant devra s'appliquer aux retraites servies aux anciens marins par l'institut des invalides de la marine.

Or, depuis plusieurs mois, les retraités de la marine réclament vainement l'établissement d'un nouveau salaire forfaitaire. Et, fait qu'il est important de souligner, les armateurs admettaient un relèvement de 25 p. 100, alors que les organisations représentatives des marins demandaient un relèvement de 45 ou 50 p. 100.

La commission des finances, si elle a estimé qu'une discussion pouvait s'engager sur le quantum, a jugé qu'il y avait lieu d'admettre un relèvement et que l'on avait trop tardé à le consacrer dans les faits.

La commission des finances a constaté que ne figurait au budget qu'un crédit supplémentaire de 2 milliards de francs qui ne permettait pas d'appliquer la loi de 1948. Bien que sa mission consiste à défendre les finances de l'Etat, elle a considéré néanmoins qu'il était également de son devoir de ne pas donner son approbation à un budget qui prévoyait une dotation insuffisante pour assurer le respect de la loi, tous les intéressés étant d'accord sur le principe même d'un relèvement du salaire forfaitaire.

C'est pourquoi la commission des finances, qui a approuvé tous les éléments du budget de la marine marchande, sauf celui-là, avait refusé de voter l'ensemble de ce budget. Elle demandait aux ministères intéressés de mettre le budget de la marine marchande en accord avec la loi de 1948 et de lui permettre ainsi de proposer à l'Assemblée d'adopter ce budget.

Après diverses discussions entre les ministères intéressés, nous avons été saisis d'une lettre rectificative qui comporte une augmentation de crédits d'un milliard, le financement étant assuré partie par un relèvement des cotisations, partie par l'application d'un texte récemment voté par les deux Assemblées et qui prévoit un relèvement des droits de quai.

La commission des finances s'est alors trouvée devant une situation nouvelle. Elle sait que les différentes dispositions proposées ont soulevé des critiques de la part des intéressés. Mais elle n'avait pas le pouvoir de s'intéresser elle-même à cette question, sa mission étant tout autre. Se trouvant en présence d'un budget équilibré en ce qui concerne les retraites, grâce à un effort fait au sein même de la profession, elle a donné

son approbation au budget qui lui était présenté et elle vous l'a soumis, vous laissant bien entendu libres de discuter comme vous l'entendez de toutes questions techniques qui ne concernent pas la commission des finances.

Au cours de l'examen de ce budget en commission, un certain nombre d'observations ont été également présentées sur les subventions données aux compagnies maritimes. Ces observations seront, d'ailleurs, sans doute reprises au cours de l'examen du budget de la marine marchande par l'Assemblée.

La commission des finances a retenu que les subventions accordées aux compagnies maritimes avaient été calculées en tenant compte des conventions en vigueur et qu'elles avaient été, dans une certaine mesure, réduites, d'après l'évaluation approximative des résultats financiers de la gestion des compagnies subventionnées en 1950, telle qu'on pouvait la faire au moment de l'établissement du projet de budget.

Elle n'a pas cru devoir faire d'observations à cet égard.

Enfin, et j'en aurai terminé avec l'examen de ce qui est à proprement parler le budget, votre commission des finances a constaté qu'il y avait, en dehors des postes que j'ai analysés, un seul relèvement substantiel, celui du crédit de matériel de province, spécialement de matériel des secteurs de l'inscription maritime.

Bien que la tendance actuelle ne soit pas aux augmentations de crédits, votre commission des finances a admis celle-là qui ne s'élève qu'à quelques millions. Elle a estimé, d'après les renseignements qui lui ont été communiqués, que ce secteur de l'activité administrative du pays avait été trop faiblement doté, au cours des dernières années, et qu'il y avait là un exemple d'économies coûteuses, mettant en péril le rendement même de services administratifs.

Il lui a été signalé l'exemple de certaines stations d'inscription maritime qui, faute de crédit de téléphone, ne pouvaient, en fin d'exercice, suffisamment se tenir en liaison avec l'organisation centrale et lui rendre compte des événements souvent très graves qui surviennent le long de nos côtes.

On a même cité — c'est par de petits exemples de ce genre qu'on peut juger de la nécessité de relever les crédits de matériel — le cas d'un bureau important de l'inscription maritime de nos côtes qui ne possédait pas quatre chaises en bon état sur lesquelles on pût s'asseoir sans danger d'effondrement et le cas d'une station d'inscription maritime qui, faute de crédits nécessaires à l'achat d'une voiture automobile neuve permettant au fonctionnaire d'effectuer ses inspections, avait dû dépenser, en un seul exercice, sur les crédits de réparations de matériel, 300.000 francs pour réparer une voiture vieille de douze ans.

C'est là le type, dans la gestion d'Etat, de la mauvaise économie, de l'économie onéreuse, qui n'a aucunement enrichi le service. Je suis convaincu que la vieille voiture, l'année suivante ou deux ans après, aura dû subir des réparations extrêmement onéreuses parce qu'il est clair, d'après l'importance même des réparations subies, qu'elle était arrivée à bout de course et qu'il aurait fallu la remplacer.

De tels exemples nous ont convaincus plus qu'il n'est nécessaire qu'il fallait faire un effort, d'ailleurs limité, pour donner vie à des services qui risquaient de s'étioler faute des crédits indispensables. C'est pourquoi votre commission des finances n'a pas voulu les contester et elle les a admis.

Elle a d'ailleurs tenu à rendre hommage au sérieux avec lequel avait été conduite, depuis bien longtemps, la gestion financière du ministère de la marine marchande. Il convient, à ce propos, de dissiper une équivoque dans l'opinion publique qui parle sans cesse de gaspillage et qui ne se rend pas suffisamment compte que, dans certaines administrations traditionnelles, notamment celle dont nous nous entretenons aujourd'hui, se sont maintenues les saines traditions d'économie et de bonne gestion, parce que les fonctionnaires de ces administrations ont la haute conscience des responsabilités encourues et assumées par ceux qui détiennent les deniers publics, qui ne doivent jamais être gaspillés.

Ayant constaté, cette année encore, que le budget de la marine marchande avait été inspiré de cet idéal très élevé et établi dans des conditions parfaitement efficaces et précises, votre commission des finances vous propose l'approbation du budget de la marine marchande tel qu'il a été rectifié par la lettre dont j'ai fait état il y a un instant.

Elle vous propose également l'approbation d'une disposition annexe rattachée au budget qui a revalorisé au coefficient 12 les droits de visite qui, en 1946, avaient été revalorisés au coefficient 8 par rapport à l'avant-guerre. Le coefficient 12 lui paraît assez minimé pour la période présente et elle a pensé qu'il était judicieux d'admettre la suggestion faite dans le document détaché d'un document général relatif aux travaux publics soumis à la commission des finances, il y a une quinzaine de jours.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que j'avais à vous présenter au nom de la commission des finances.

Comme vous le voyez, monsieur le ministre, ce rapport ne peut pas gêner beaucoup vos services. Je suis convaincu qu'il leur permettra, au cours de cette année 1951, de continuer le bon travail qu'ils ont accompli depuis six ans au service du pays, lui rendant ainsi une marine marchande efficace, condition indispensable du maintien des liens fraternels qui existent entre les territoires de l'Union française. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Mazier, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande et des pêches.

M. Antoine Mazier, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, je présenterai très brièvement quelques observations sur la lettre rectificative que vient d'évoquer M. Courant et à laquelle la commission de la marine marchande et des pêches a entendu borner son examen.

M. Courant a rappelé que cette lettre rectificative avait pour objet, d'une part, de permettre le relèvement des salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions des marins et, d'autre part, de prévoir le financement des charges supplémentaires résultant du relèvement des pensions consécutif au relèvement des salaires.

Il faut rappeler qu'il y a deux ans l'Assemblée nationale a voté, sans débat, la loi du 22 septembre 1948 portant réforme du régime des pensions des marins.

Cette loi a apporté incontestablement des améliorations substantielles à la situation des pensionnés de la marine marchande, mais il est certain aussi qu'elle comporte des imperfections et des lacunes auxquelles nous essayons de remédier depuis deux ans en demandant périodiquement à cette Assemblée de bien vouloir inscrire à son ordre du jour la discussion de propositions de loi dans ce sens.

M. Yvon a eu l'occasion de faire il y a quelques mois, à cette tribune, un long exposé très substantiel et complet des modifications qu'il serait nécessaire d'apporter à cette loi de 1948 pour y introduire plus de justice et plus de clarté.

La discussion fut interrompue et l'on aboutit seulement au vote de la loi d'août 1950 prévoyant quelques modifications de détail. Mais M. Yvon a été chargé par la commission de la marine marchande d'établir un nouveau rapport, qui, nous l'espérons, vous sera soumis au cours de l'année 1951 et nous permettra d'arriver au résultat que nous recherchons depuis deux ans.

Cependant, il est une disposition particulière de la loi du 22 septembre 1948 dont l'application n'aurait pas dû, à notre avis, souffrir de difficultés, c'est celle de l'article 14 modifiant l'article 55 de la loi du 12 avril 1941, modifié lui-même par des lois subséquentes. Le texte modificatif pour cet article 55 prévoit que, pour la détermination du salaire forfaitaire, les marins sont classés par catégories fixant des équivalences de fonction. Il dispose notamment :

« En cas de modification générale des salaires dépassant 5 p. 100 par rapport au taux antérieur, il sera, dans les mêmes formes, procédé à la revision des salaires forfaitaires. »

Les salaires qui servent actuellement de base au calcul des équivalences de fonction, ont été fixés par décret du 5 novembre 1948 classant les marins en diverses catégories et, depuis cette date — c'est-à-dire depuis deux ans — ces salaires forfaitaires n'ont pas changé.

Il est incontestable que le législateur avait voulu, par l'article 55, lier les salaires forfaitaires aux salaires réels. Or ces salaires réels ont évolué.

La commission consultative de l'établissement national des invalides, appelée à donner son avis sur cette question, a étudié objectivement la situation au cours de plusieurs séances.

Cette commission composée de représentants des fédérations maritimes, des armateurs et de l'administration, a conclu que les salaires réels avaient varié dans une proportion bien supérieure à 5 p. 100. Les armateurs, bien que reconnaissant que cette augmentation avait été supérieure à 25 p. 100, proposaient un relèvement des salaires forfaitaires de cette importance, afin de ne pas accroître les charges qu'ils jugeaient trop élevées.

Les fédérations maritimes estimaient que les relèvements des salaires s'étaient élevés de 42 p. 100 au moins.

Depuis ces réunions de la commission consultative, de nouveaux accords sur les salaires sont intervenus qui majoraient encore les salaires réels, de sorte que c'est incontestablement une augmentation de plus de 50 p. 100 des salaires réels qui est intervenue depuis la date où a été appliquée la loi du 22 septembre 1948.

Or, nous n'avons pu obtenir jusqu'à présent le relèvement des salaires forfaitaires correspondant à ce relèvement des salaires réels. Nous nous sommes toujours heurtés à l'interprétation du ministère des finances, arguant de ce que la loi

des maxima ne lui permettrait pas d'augmenter la subvention de l'établissement national des invalides.

J'ai été très heureux, pour ma part, d'entendre il y a un instant M. Courant, rapporteur de la commission des finances, dire que cette commission avait fait sienne l'interprétation de la commission de la marine marchande qui trouvait anormal que la loi des maxima ne comprît pas le volume de crédits nécessaires pour l'application des lois existantes.

M. le rapporteur. Les crédits budgétaires!

M. le rapporteur pour avis. Incontestablement, l'article 11 de la loi du 22 septembre 1948 modifiant l'article 55 de la loi précédente prévoyait que les pensions devaient être alignées sur les salaires réels. Par conséquent, les crédits nécessaires auraient dû être prévus dans le projet de budget de 1950, en vue de servir des pensions alignées sur les salaires forfaitaires correspondant aux salaires réels.

Nous sommes heureux de constater que, dans le projet de budget de 1951, un effort a été fait dans ce sens et que la lettre rectificative ait modifié les données du projet primitif.

Nous en remercions M. le ministre de la marine marchande. Mais je dois, au nom de la commission de la marine marchande unanime, dire que ce relèvement de 30 p. 100, qui est inférieur au relèvement des salaires réels, ne nous paraît pas l'application stricte de la loi du 22 septembre 1948 et que nous n'abandonnons pas l'espoir que soit comprise par le Gouvernement la nécessité de se rapprocher beaucoup plus de la réalité et de prévoir, dans la modification des salaires portés dans le décret du 5 novembre 1948, des salaires supérieurs à ceux résultant de l'augmentation des 30 p. 100 annoncée.

En tout cas, ce relèvement, pour insuffisant qu'il soit, entraînera cependant une charge supplémentaire pour l'établissement national des invalides de la marine. Cette charge supplémentaire est évaluée à 1.400 millions de francs environ, non compris — je tiens à le faire remarquer — les 800 millions de francs environ représentant le supplément de cotisation qui sera payé par les marins par suite du relèvement des salaires forfaitaires. C'est donc une somme de 2.200 millions de francs environ qui sera nécessaire pour faire face à cette augmentation de 30 p. 100 des pensions.

Pour financer cette augmentation des charges, la lettre rectificative prévoit l'inscription d'un crédit supplémentaire de 1 milliard de francs au chapitre 4050 du budget consacré à l'établissement des Invalides. Cette subvention — nous précise-t-on — sera financée, d'une part, par l'augmentation des droits de quai dont parlait M. Courant et, d'autre part, par des économies à réaliser.

Je fais remarquer tout de suite, au nom de la commission de la marine marchande, que cette subvention d'un milliard représente, sans doute, un accroissement de l'effort de l'Etat en faveur de la caisse de retraites des marins, mais elle constitue une aide inférieure en pourcentage à celle qui lui a été accordée en 1950. Si M. le ministre du budget avait consenti, en pourcentage, une aide analogue à celle de l'année dernière pour l'établissement national des Invalides, c'est une somme supérieure à un milliard qui aurait dû être prévue. J'espère encore qu'avant la fin de la discussion du budget, nous arriverons à convaincre le ministre responsable.

Quant aux 400 millions mis à la charge de l'établissement national des Invalides, non compris les 800 millions résultant, je le répète, de l'augmentation des salaires forfaitaires, le Gouvernement, dans la lettre rectificative, propose de les trouver grâce au relèvement des cotisations.

La commission de la marine marchande a estimé qu'il n'était pas admissible de demander ce relèvement des cotisations aux salariés de la marine marchande car, si les salaires ont été augmentés, ils ne l'ont pas été dans des proportions qu'on aurait pu attendre. C'est pourquoi, votre commission vous propose de retenir l'augmentation de 1 p. 100 à la charge des armateurs, mais de renoncer à celle de 1 p. 100 à la charge des marins.

A ce sujet, je ferai remarquer à l'Assemblée que les cotisations des armateurs et des marins représentent, dans le régime de sécurité sociale des marins, au total 22 p. 100 des salaires, compte tenu des cotisations à la caisse de prévoyance et à la caisse de retraites.

Sur ces 22 p. 100, 13 p. 100 sont à la charge des armateurs et 9 p. 100 à la charge des marins. Le régime laisse donc à la charge des salariés une contribution de neuf vingt-deuxièmes, qui est beaucoup plus forte que la contribution des salariés dans le régime général de sécurité sociale, laquelle atteint six seizièmes. En augmentant de 1 p. 100 le taux de cotisation des armateurs nous ramènerions la charge des salariés à neuf vingt-troisièmes, proportion qui resterait encore supérieure à celle que supportent les salariés dans le régime général.

Dans ces conditions, il est normal de relever de 1 p. 100 la cotisation des armateurs mais de laisser à l'ancien taux la cotisation des marins.

Pour la marge des 200 millions de francs qui resteront à trouver si notre amendement est adopté — ce que je souhaite — la commission de la marine marchande propose un relèvement de la subvention.

Il est inutile d'évoquer de nouveau les raisons qui ont été souvent exposées à cette tribune pour justifier le versement d'une subvention à la caisse de retraite des marins.

On a souvent évoqué dans cette enceinte le rôle de la marine marchande et de la pêche dans notre vie nationale...

M. Henri-Eugène Reeb. C'est le ministre des finances qui devrait entendre ces raisons et se rendre compte de l'importance de ces activités dans le pays.

M. le rapporteur pour avis. ...la place qu'elles tiennent dans le recrutement de la marine nationale, la dureté de ce métier à laquelle la nation ne devrait pas rester insensible.

Chaque année, à l'automne et au printemps, aux équinoxes, les journaux nous rapportent les pertes cruelles subies par cette profession, qui est certainement la plus dangereuse, si l'on tient compte de l'ensemble des pertes enregistrées tout au long de l'année.

Nous estimons, par conséquent, que l'on pourrait augmenter encore la subvention afin d'éviter le relèvement du taux de cotisation des marins.

M. Henri-Eugène Reeb. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. le rapporteur pour avis. Bien volontiers.

M. le président. La parole est à M. Reeb, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Henri-Eugène Reeb. L'Assemblée connaît le rôle important que jouent dans le monde entier les grandes compagnies de navigation au point de vue de la propagande nationale. Or, l'article relatif aux 5 p. 100 les intéresse également, car il existe dans les conventions maritimes.

Il faudrait donc faire savoir au ministre des finances que si l'Etat renonçait à aider la caisse des invalides, la charge retomberait sur les grandes compagnies qui, elles, demanderaient des conditions financières plus favorables, et notamment une augmentation de la subvention qu'elles sollicitent en général de l'Etat.

S'il refusait de soutenir la caisse des invalides et s'il chargeait les grandes compagnies d'assurer des retraites aux marins, le ministère des finances serait dans l'obligation d'accomplir exactement le même effort sous forme d'augmentation des subventions de l'Etat.

M. le rapporteur pour avis. C'est pourquoi nous espérons encore une fois que M. le ministre des finances comprendra la nécessité de porter cette subvention au niveau du pourcentage qu'elle représentait jusqu'à présent.

Mais si M. le ministre des finances n'acceptait pas cette solution — et je sais que nous n'avons pas le droit d'augmenter une dépense au cours de la discussion budgétaire — nous nous bornerions à proposer que le taux de la taxe prévue par l'article 5 de la loi n° 47-1683 soit majoré de 100 p. 100, ce qui procurera les 200 millions nécessaires.

Si donc le Gouvernement n'acceptait pas le relèvement que nous lui suggérons de la subvention à l'établissement national des invalides, je déposerais, au nom de la commission de la marine marchande et des pêches, un amendement à la lettre rectificative, tendant au relèvement de la contribution des armateurs et au doublement de la taxe prévue par le texte que je viens de citer.

Sous ces réserves, la commission propose d'adopter la lettre rectificative déposée au projet de budget de la marine marchande. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. Conformément à la décision prise le 5 décembre par l'Assemblée de supprimer la discussion générale des projets de loi fixant les budgets de dépenses civiles, je consulte immédiatement l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. L'article 1er est réservé jusqu'au vote de l'état annexé.

Je donne lecture de cet état:

Marine marchande.

2e partie. — Dette viagère.

M. le président. « Chap. 700. — Solde des officiers généraux du cadre de réserve, 13.057.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets au voix le chapitre 700.

(Le chapitre 700, mis aux voix, est adopté.)

4e partie. — Personnel

M. le président. « Chap. 1000. — Traitements du ministre et des divers personnels en service à l'administration centrale, 80.258.000 francs. »

La parole est à M. Guiguen. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. Louis Guiguen. Dans le projet de budget relatif aux dépenses de fonctionnement des services civils de la marine marchande que nous discutons aujourd'hui, aucun chapitre ne prévoit de crédits pour l'entretien et le fonctionnement des stations et des canots de sauvetage.

Je me permets d'attirer sur ce point l'attention de l'Assemblée et aussi de poser à M. le ministre de la marine marchande quelques questions sur sa politique relative au sauvetage et à la sécurité de nos marins.

Je ferai également quelques suggestions qui, je l'espère, seront prises en considération par ceux dont le devoir impérieux est de mettre tout en œuvre pour éviter les accidents dramatiques qui, périodiquement, endeuillent nos populations maritimes tout au long des 3.000 kilomètres de côtes de notre pays.

Les derniers naufrages ont fait apparaître notre faiblesse dans la technique du sauvetage et le manque de matériel susceptible de porter secours aux naufragés.

C'est en 1631 que l'administration maritime fut, par une ordonnance royale, chargée de prendre toute initiative pour la constitution d'équipes de sauveteurs sur les côtes.

Cette ordonnance visait surtout à protéger les biens des naufragés contre les pilleurs d'épaves, et le sauvetage était laissé à l'initiative des populations maritimes qui, avec les moyens ordinaires dont elles disposaient, n'hésitaient cependant jamais, même au péril de leur vie, à aller au secours des équipages en danger de perdition.

Le 22 avril 1865, une circulaire du ministre de la marine de l'époque notifiait aux préfets maritimes et aux commissaires de l'inscription maritime qu'ils devaient cesser de s'occuper du sauvetage sur tout le littoral, ce sauvetage étant confié à la Société centrale des naufragés, dont le siège était à Paris, et qui était présidée par l'amiral Rigault de Genouilly, sénateur.

Ainsi les pouvoirs publics, qui avaient jeté les bases d'une organisation de sauvetage reposant sur la formation de sociétés locales, abandonnaient tous leurs projets et laissaient à l'initiative privée une entreprise qui, avec le développement de la navigation et de la pêche, allait avoir une lourde responsabilité à supporter, ne disposant pour toute ressource que de la générosité des souscripteurs, des dons et des legs.

Malgré la faiblesse de ses ressources, cette société peut aujourd'hui présenter un palmarès appréciable, puisqu'il se soldait, au 7 mai 1950, par 2.355 navires sauvés ou secourus et 29.973 personnes sauvées.

Aux côtés de la Société centrale des naufragés, existe depuis 1895 la Société des hospitaliers sauveteurs bretons, mais elle est beaucoup moins importante que la première puisqu'en 1939, sur 110 stations, 102 étaient contrôlées par la Société centrale et 8 seulement par les hospitaliers sauveteurs bretons.

Nous ne pouvons donc, en toute sincérité, sous-estimer le rôle accompli par ceux qui, bénévolement, ont été les artisans de cette œuvre humaine, mais nous ne devons jamais oublier que ces résultats ont été acquis surtout grâce au sacrifice, à l'abnégation, à l'héroïsme de nos marins qui, au péril de leur vie, avec un courage exemplaire, ont été les acteurs obscurs et principaux de ces drames faits d'admirables dévouements et marqués de sacrifices sublimes.

A la veille de la dernière guerre, il existait sur tout notre littoral 47 canots à moteur et 61 canots à avirons.

Le plus grand nombre des canots à moteur était en mauvais état mécanique, et souvent, au moment critique, on ne pouvait les utiliser. Quant aux canots à avirons, ils ne répondaient plus aux besoins d'une époque où la moindre barque de pêche est motorisée. Les marins ne les utilisaient plus, préférant sortir au secours de leurs camarades avec leurs propres bateaux de pêche, ce qui bien souvent ne faisait qu'accroître les risques de perte de vies humaines.

Les cinq années d'occupation ennemie anéantirent la plupart des stations de sauvetage, qui furent pillées ou détruites. Au 1er octobre 1945, restaient seuls capables de fonctionner, après de petites réparations, neuf canots à moteur. Nous ne tiendrons plus compte des canots à avirons, ceux-ci, comme je l'ai dit, n'étant plus utilisables.

Depuis la libération, douze stations furent dotées de canots neufs à moteur. Actuellement, nous pouvons compter sur 26 stations capables de porter secours en cas de naufrage. Or, 110 stations de canots au moins seraient nécessaires pour assurer les sauvetages sur nos côtes, y compris la Corse et l'Afrique du Nord; 84 stations restent donc à équiper entièrement ou à moderniser.

Par conséquent, il serait nécessaire, dans un délai de deux ans, de construire environ 50 canots de sauvetage et d'en remettre une trentaine d'autres en état, notamment en changeant le moteur.

Mais il n'existe actuellement que quelques chantiers spécialisés dans la construction de ces canots, et ils ne pourraient en livrer une telle quantité dans ce délai.

Aussi pourrait-on utiliser nos arsenaux maritimes. Nos ingénieurs du génie maritime et des directions de travaux sont hautement qualifiés pour étudier et déterminer un type parfait de canot de sauvetage, et nos ouvriers des arsenaux, qui ont donné la preuve de leur valeur professionnelle, sont aptes à construire dans des conditions parfaites ces bateaux spéciaux.

Nous arriverions ainsi à une rationalisation de la construction, qui permettrait d'abaisser notablement le prix de revient et d'unifier la construction des berceaux recevant les canots dans les abris, de telle sorte que, en cas d'avarie, n'importe quel canot pourrait être mis à la disposition de n'importe quelle station.

Un seul type de moteur donnerait de multiples avantages, en particulier pour l'obtention rapide des pièces de recharge nécessaires en cas de panne.

L'ensemble de ces travaux nécessiterait une somme d'environ un milliard de francs. Certes, cela représente un effort sérieux, mais il faut le faire car de lui dépend la sauvegarde de nombreuses vies humaines, qui sont le capital le plus précieux.

Les canots de sauvetage ont joué et joueront encore un grand rôle dans la sécurité aux abords des côtes, mais cela n'est pas suffisant, et nous devons chercher tous les moyens susceptibles d'éviter le plus possible les catastrophes maritimes. Au réseau de canots de sauvetage, il faut ajouter un réseau, moins serré certes, mais réparti sur toutes nos côtes, de bateaux de sauvetage en haute mer.

Jusqu'à présent, cette charge incombait à de gros remorqueurs dont la plupart sont la propriété de compagnies privées, auxquelles il faut ajouter les remorqueurs de la marine nationale. Il était aussi dans la tradition de la marine nationale de participer aux sauvetages en mer, malheureusement, au cours des récentes tempêtes, et notamment au cours de celle des 24, 25 et 26 octobre 1949, la marine nationale n'a pas joué ce rôle traditionnel, non pas que nos équipages aient refusé de prendre la mer en pleine tempête, mais pour la raison toute simple que nos ports militaires sont vides, les navires qui devraient y être basés étant employés à faire la guerre en Indochine et en Corée.

Pour assurer le sauvetage en haute mer, il nous faut donc organiser un réseau de navires sauveteurs qui devront posséder les qualités suivantes:

Pouvoir sortir par tous les temps; pouvoir remorquer un navire désemparé; avoir un rayon d'action d'au moins trois jours; posséder une installation sanitaire et un personnel qualifié pour les premières interventions et les premiers soins aux blessés et aux noyés.

Ils devront être munis, naturellement, de la T. S. F. et être équipés d'une installation de radar pour pouvoir, de nuit ou par temps bouché, détecter tout ce qui est au-dessus de l'eau. De plus, ils devront être munis d'un sondeur électrique, système Asdic, pour détecter au-dessous de la surface, ces navires devant pouvoir aller n'importe où et en toute sécurité, et par conséquent se situer immédiatement et avec précision.

L'Asdic jouerait un rôle important dans le cas de sauvetage aux approches des côtes où il existe des récifs immergés non signalés ou mal signalés.

Ils devront également être équipés de pompes d'épuisement et de pompes d'incendie. Ils seront munis de canots lance-amarres avec les installations de va-et-vient, sans omettre, naturellement, des canots et des radeaux pneumatiques du même genre que ceux employés par l'aviation au cours de la dernière guerre.

Le type idéal pour ces navires sauveteurs serait un bateau à moteur Diesel, en raison de ses possibilités très rapides d'appareillage, compte tenu de la nécessité, pour réaliser ce plan de sauvetage en mer, de répartir une dizaine de ces navires le long de nos côtes.

La dépense serait assez importante s'il fallait faire du neuf. La réalité est tout autre et la dépense à envisager serait relativement faible. Nous possédons, en effet, actuellement désarmés à Lorient, des ex-dragueurs de mines allemands, les uns à turbine, type M 40, les autres à machines alternatives, type M 35. Ces navires, après quelques aménagements et réparations, rempliraient les conditions requises.

Il existe également désarmés à Brest, des dragueurs américains en bois, type Y. M. S., qui auraient l'avantage d'être à moteur, mais qui ne semblent pas offrir les mêmes avantages de puissance, de tenue à la mer et d'endurance que les dragueurs ex-allemands.

Il reste le problème des équipages, qu'il faudrait doubles par navire. Ce problème, nous pouvons facilement le résoudre en constituant un équipage recruté parmi les jeunes inscrits maritimes appelés au service militaire, ce qui aurait l'avantage de donner des équipages d'élite, indispensables pour le rôle qu'ils auraient à jouer.

D'autre part, ces navires pourraient constituer une école de perfectionnement, avec le double avantage de fournir des cadres à la marine nationale et à la marine marchande et de pêche.

Pour compléter la sécurité de la navigation sur nos côtes, il faut qu'un gros effort soit accompli pour améliorer notre système de bouées, de balisage et de feux. Je sais que cette question est rattachée au ministère des travaux publics, néanmoins j'estime que le ministre de la marine marchande ne doit pas s'en désintéresser.

De récents naufrages ont montré que notre signalisation maritime est loin d'être parfaite. Un des derniers naufrages, celui du *Notre-Dame-de-Peyragudes*, de Boulogne, n'a pu se produire que par suite de l'insuffisance, voire même de l'absence de feux à l'entrée du port de Boulogne.

D'ailleurs, la commission d'enquête parlementaire qui s'est rendue le 21 décembre à Boulogne doit sans tarder donner ses conclusions, sur lesquelles je ne veux pas anticiper.

Les phares lumineux continuent et continueront encore à rendre les plus grands services. Ils ont le mérite de donner des relèvements précis et gratuits à tous les navires, petits et grands, mais ils deviennent, par temps de brume ou par temps bouché, invisibles à une certaine distance, parfois fort réduite. Aussi, les progrès et le développement de la radio-électricité, notamment au cours de la guerre 1939-1945, font-ils entrevoir maintenant des possibilités nouvelles de navigation, donnant une plus grande sécurité et un gain de temps puisque, même par temps de brume, le navire pourra continuer à naviguer jusqu'aux approches du port, et même y entrer avec une précision mathématique.

Déjà, aux conférences internationales de Paris en 1933 et de Bordeaux en 1934, furent fixés l'emplacement et les caractéristiques des radio-phares français. Ce qui fut prévu à l'époque n'est pas encore entièrement réalisé. Il faut donc terminer l'équipement de nos côtes en radio-phares et le compléter, car il ne faut pas oublier que dans ce domaine les progrès sont rapides, et nous devons tirer tous les enseignements possibles des conférences internationales de Londres en mai 1946 et de New-York en avril 1947, où furent examinés les divers systèmes de repérage, de guidage, de navigation par voie radio-électrique, sur la base des progrès réalisés au cours de la dernière guerre et appliqués à la navigation maritime.

Une autre application de la radio-électricité doit permettre d'équiper nos côtes d'un système de surveillance à terre qui remplacerait par des postes radar les anciens sémaphores dont la plupart sont actuellement désaffectés. Un tel système permettrait de surveiller la route des navires, de les alerter en cas de fausse manœuvre, soit à l'aide de la T. S. F., ou, si le navire n'en est pas muni, c'est le cas de nombreux bateaux de pêche, à l'aide de projecteurs ou de fusées.

Si un tel radar de surveillance avait existé le 4 décembre à Boulogne, le *Notre-Dame-de-Peyragudes*, ne se serait pas jeté sur la digue, car l'écran à terre du radar aurait signalé que le cap couru par le navire le menait droit à la digue sur laquelle il s'est brisé.

Je m'excuse d'avoir développé tous ces problèmes, mais j'estime qu'il ne faut pas isoler la question des canots de sauvetage de toutes celles qui intéressent la sécurité de nos marins.

Pour réaliser tout cela, environ 3 milliards de francs seraient nécessaires. Vous n'avez pas le droit, messieurs du Gouvernement et de la majorité, de dire qu'il n'est pas possible de trouver une telle somme, vous qui venez de décider de jeter 2.000 milliards dans le gouffre de la guerre, dont au moins 740 pour 1951.

Soyez assurés que, malgré toutes les explications que vous tenterez de donner, nos marins n'accepteront pas que pour une œuvre de vie vous refusiez la somme que vous dépensez en moins d'une semaine pour faire la guerre au peuple du Viet-Nam et au peuple coréen, la somme que vous allez dépenser en un seul jour pour préparer une guerre d'agression contre notre alliée et amie, l'Union soviétique.

En conclusion, je demande à M. le ministre de bien vouloir faire connaître à notre assemblée quelle politique il entend suivre dans le domaine du sauvetage et de la sécurité maritime. C'est un problème grave, car de lui dépend la sauvegarde de centaines de vies humaines, de lui dépend que demain il y ait moins de veuves et d'orphelins parmi notre laborieuse population maritime. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Henneguelle.

M. Henri Henneguelle. Mesdames, messieurs, je me permettrai d'abord une petite observation. Le fascicule bleu qu'on nous a distribué porte « marine marchande, travaux publics, transports et tourisme », alors que, depuis que nous avons un ministre de la marine marchande, je crois savoir que son ministère s'appelle « ministère de la marine marchande et des pêches maritimes ».

Si je fais cette observation préalable, c'est parce que mon intention est d'intervenir sur l'article 1er en ce qui concerne plus spécialement les pêches maritimes et la politique que compte suivre le ministre de la marine marchande sur cette activité de première importance pour notre pays.

La pêche maritime connaît à l'heure actuelle des difficultés quasi insurmontables que nous avons signalées depuis déjà de nombreux mois, sinon de nombreuses années.

Ces difficultés sont nombreuses et d'ordre tout à fait différent: c'est le prix de revient trop élevé de la pêche; c'est le montant trop élevé du prix des combustibles solides et liquides; c'est la cherté de la construction navale française; ce sont aussi les importations dont se plaint la corporation. C'est là tout un ensemble de difficultés sur lesquelles j'aurai l'occasion de revenir au cours de mon exposé.

La vente du poisson est en diminution. Or, le poisson est pour la population un aliment de première importance et nous savons que, durant la période de pénurie de la guerre et de l'après-guerre, la population se précipitait sur le poisson au moment où nous manquions de viande, et même quelquefois de pain.

Aujourd'hui, la situation semble s'être un peu renversée du fait d'abord de l'abondance des produits agricoles et ensuite de la baisse des prix de certains de ces produits.

Nous voudrions, à ce sujet, que le Gouvernement pense à la propagande en faveur de la consommation du poisson.

Déjà la corporation s'est intéressée au problème. De temps en temps, nous entendions à la T. S. F., le matin, un appel indiquant: Aujourd'hui, abondance de colin, de merlan ou de hareng. Mais cette propagande n'était pas, en elle-même, très efficace. Nous souhaiterions que le Gouvernement de son côté, s'attache à développer la propagande pour la consommation du poisson.

C'est une question importante car il est nécessaire que tous les efforts soient liés et que le Gouvernement vienne appuyer ceux entrepris par la corporation.

En second lieu, je signalerai la baisse du prix du poisson. Cette baisse, bien que devant servir, d'une façon générale, le consommateur, crée cependant une grave perturbation dans la corporation.

Nous savons que les prix du poisson subissent d'importantes fluctuations. Si le consommateur constate avec plaisir que le poisson se vend quelquefois très bon marché au départ, il lui est pénible de remarquer que cette baisse effective des prix de gros ne se retrouve jamais sur les prix de détail. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

J'ai eu moi-même l'occasion de constater voici quelques semaines — c'était avant Noël — à mon départ de Boulogne, un lundi soir, que le merlan était vendu cinq francs le kilogramme et, le lendemain ou le surlendemain, qu'il était vendu cent cinquante francs le kilogramme dans les maisons de détail parisiennes.

Cette situation ne peut que nuire en même temps aux consommateurs et aux producteurs. Il est donc indispensable que des efforts soient consentis, que des contrôles même soient établis pour que la vente au détail suive exactement les mêmes fluctuations que la vente en gros.

Cette baisse des prix, dont l'armement subit le contre-coup, a été très importante puisque, dernièrement, au port de Boulogne, le prix moyen, c'est-à-dire le prix obtenu en divisant par le nombre des catégories de poissons la somme des prix unitaires par kilos, ressortait, pour la production du mois, à 37 fr. 50 le kilogramme.

C'est dire le bon marché du poisson pour la vente en gros. Nous nous étonnons dans ces conditions de constater que le consommateur n'y trouve pas son compte et que, d'autre part, les producteurs soient amenés à faire face à des difficultés qui frisent pour certains la faillite.

D'autre part, il faut signaler l'importance des frais d'armement et d'exploitation, en particulier le prix du charbon et celui des combustibles liquides. Nous avons déjà demandé, de même que la commission, unanime, que le prix du charbon soit rapproché le plus possible des prix internationaux.

Le Gouvernement a déjà été alerté aux mois de mai et de juin 1949 sur cette question qui n'a fait, depuis cette époque, que s'aggraver du fait que les efforts tentés ont été inefficaces ou insuffisants.

En 1949, un rapport du sous-préfet de Boulogne, qui avait réuni autour de lui tous les professionnels intéressés à la question, signalait que les quarante et un chalutiers au charbon du port de Boulogne étaient arrêtés depuis le 1er mai 1949 et que les salaires dus aux marins ne seraient plus payés à partir du 30 juin 1949, c'est-à-dire que le dépôt des rôles serait effectué à cette même date.

En 1950 la situation fut encore plus grave, puisque l'arrêt des chalutiers au charbon eut lieu à partir des mois de mars et d'avril.

Je dois vous signaler que déjà voici trois semaines, vingt-deux chalutiers au charbon du port de Boulogne — je cite ce port parce que je le connais spécialement — étaient arrêtés et que les quarante-deux ou quarante-trois chalutiers au charbon qui existent encore dans ce port seront arrêtés d'ici quelques semaines.

C'est la moitié de l'armement de ce port qui se trouve ainsi paralysé. Environ mille marins se trouvent à terre, privés de travail. Ce sont des ouvriers auxquels on devra des indemnités de chômage. Nous savons qu'on ne peut demander au marin pêcheur de faire un autre travail car, lorsqu'il est à terre, il est comme un oiseau à qui on aurait coupé les ailes, et il lui est impossible d'exercer aucune activité terrestre.

Voilà la situation, en ce qui concerne les chalutiers au charbon.

En ce qui concerne les autres chalutiers navigant au gasoil ou au fuel, la situation est à peu près semblable du fait du prix élevé des carburants.

Nous nous adressons donc instamment au ministre de la marine marchande. Je sais qu'il peut difficilement régler seul ce problème. Mais nous lui demandons, à lui qui a la charge de défendre la pêche maritime, de s'adresser avec ténacité et persévérance aux ministères de l'économie nationale, de la production industrielle et des finances, pour leur faire comprendre la situation actuelle de la pêche.

Le Gouvernement doit comprendre que son devoir est de défendre cette industrie nationale, qui représente une activité et une production alimentaire très importante du pays, que nous souhaiterions, d'ailleurs, voir encore se développer.

Je voudrais également aborder la question des importations.

Nous avons déposé une proposition de résolution tendant à demander la suppression des importations de poisson. Cette proposition de résolution a été rapportée par M. Reeb.

Nous savons que ces importations entrent dans le cadre de l'O. E. C. E. Mais nous demandons du moins, si l'on ne peut les supprimer totalement, qu'elles soient réglementées et ne soient plus effectuées d'une façon anarchique, comme ce fut souvent le cas au cours de l'année 1950.

C'est ainsi qu'on m'a signalé, il y a quelques mois, qu'à l'époque de la pleine pêche du hareng, on avait importé du hareng du Danemark.

En période de pleine production de telle espèce de poisson, il n'est pas nécessaire d'importer des espèces analogues. Mais si ces importations sont inévitables, nous souhaiterions qu'elles soient réglementées et limitées à certaines périodes et à certaines espèces, de façon à ne pas nuire à la production nationale.

A cet effet, il serait indispensable que les importations soient réalisées non point par tous les importateurs, mais spécialement par les ports. Ceux-ci connaissent parfaitement les besoins de l'époque et les espèces susceptibles d'être importées, alors que les importateurs terriens ne connaissent pas toujours très bien les questions de pêche.

Sans compter que si les prix de ces poissons importés sont quelquefois moins élevés que ceux pratiqués dans nos ports, on ne retrouve pas toujours — j'oserais dire jamais — cette différence lorsque le poisson est livré à la consommation.

En résumé, les importations faites par les ports de pêche devraient seules être autorisées.

Enfin, nous demandons que l'on organise la pêche maritime. Il existe encore de petits bateaux appartenant à des artisans. Dans certaines régions, il existe des bateaux qui naviguent à la part. Enfin, il y a les gros chalutiers de la pêche industrielle, ceux qui font la pêche lointaine.

Nous souhaiterions que ces différentes pêches soient sérieusement réglementées, de telle sorte que, à certaines époques, les gros chalutiers, qui devraient être armés pour la pêche lointaine, ne viennent pas rafler sur les rivages les bancs de pêche proches de nos côtes, le petit poisson, qui devrait être réservé aux petits bateaux sortant le soir pour rentrer le lendemain matin.

Je citerai, pour vous donner un exemple précis, les derniers bancs de harengs qui se trouvent à cette époque au large de Boulogne ou de Dieppe et qui sont dispersés par les gros chalutiers de Boulogne. Ce sont les petits bateaux appartenant aux artisans du port d'Etaples ou des ports proches de Boulogne qui devraient pêcher ce poisson. C'est en effet leur raison d'être. Les gros chalutiers eux, devraient s'organiser pour aller chercher d'autres espèces vers des bancs de pêche plus éloignés.

Cette question a également son importance en ce qui concerne la protection des fonds de pêche. Il est évident que les gros chaluts détruisent les fonds de pêche. Si nous avons eu, au lendemain de la Libération, des fonds de pêche abondants, nous devons bien dire que maintenant le problème se trouve renversé. Bien souvent les fonds de pêche ont été détruits en raison précisément d'une mauvaise organisation générale de la pêche maritime.

Je signalerai aussi les difficultés rencontrées par les industries annexes, en particulier le mareyage, les conserveries, la salaison. Il s'agit surtout, à l'heure actuelle, de difficultés de trésorerie.

On me disait que de nombreuses maisons de conserves ou de salaisons, ou même de mareyage, se verraient obligées de fermer leur porte et de déposer leur bilan si le Gouvernement continuait sa politique de resserrement du crédit imposée par les finances, politique qui s'est encore aggravée dernièrement.

En effet, à l'époque de la grosse production du poisson, les conserveurs et les saleurs ont intérêt à constituer le stock de poisson qui leur permettra de travailler et de faire travailler leurs ouvriers et ouvrières pendant toute une période de l'année. Or, pour constituer ces stocks, des fonds importants leur sont nécessaires, et il est évident qu'ils ne peuvent rien faire si les banques ne leur accordent pas des avances importantes.

On paralyse donc leur travail et on paralyse la production. Et peut-être, d'ici quelques mois ou quelques années, en subirons-nous les conséquences, si nous avons besoin d'une production plus importante.

Du côté des mareyeurs, la situation est identique.

Si le mareyeur est obligé de payer son poisson au comptant, le détaillant, au contraire, ne paye qu'à quarante jours ou à deux mois. Il doit donc consentir des avances très importantes.

La trésorerie des mareyeurs se trouve de ce fait, comme celle des conserveurs et des saleurs, dans une situation difficile, parce que le Gouvernement se refuse à desserrer le crédit bancaire.

Nous demandons, pour ces catégories de travailleurs, l'ouverture de crédits spéciaux, des crédits de campagne, qui permettront aux banques de consentir de larges avances à ces industries, au moment où elles sont nécessaires.

Ceci fait partie également de la politique de développement et de modernisation des industries annexes de la pêche.

Nous désirons vivement que la pêche fasse de grands progrès. Nous savons que les moyens de pêche sont arriérés, qu'ils ne se sont pas développés comme ils auraient dû, au moment où les armateurs pouvaient le faire, c'est-à-dire au lendemain de la Libération.

Nous savons que les investissements pour du matériel neuf, pour la modernisation des usines ont été insuffisants.

Mais, à l'heure actuelle, tel ou tel industriel qui voudrait faire cet effort n'en a pas la possibilité du fait que, sa trésorerie étant insuffisante, il ne peut trouver auprès des banques de larges crédits ni auprès du ministère de la marine marchande l'aide indispensable qu'elle devrait apporter à cette importante industrie nationale.

Je tiens, enfin, à présenter quelques observations touchant la défense du travail et de la sécurité du marin pêcheur.

Il est nécessaire d'établir un contrôle sérieux des moyens de sauvetage à bord. Il y a quelques jours, devant une commission d'enquête, on nous signalait qu'à l'occasion d'un contrôle, plus de vingt minutes avaient été nécessaires avant de pouvoir mettre à l'eau le canot de sauvetage d'un chalutier.

Fort heureusement, ces embarcations ne servent pas chaque jour. Mais un délai d'un quart d'heure en la matière suffit pour faire courir les plus grandes risques à l'équipage. Nous demandons donc que le matériel de sauvetage des navires fasse l'objet de contrôles fréquents et efficaces.

Comme M. Guiguen en a longuement parlé, il est indispensable de renouer avec la tradition qui voulait que chaque port fût doté d'un canot de sauvetage.

Vous savez, monsieur le ministre — nous en avons parlé à de multiples reprises à l'occasion du naufrage du *Notre-Dame de Peyragudes* — que le port de Boulogne et bien d'autres, hélas! ne disposent plus du canot de sauvetage dont ils étaient dotés avant la guerre. Il est indispensable qu'un effort considérable soit fait, non seulement pour rétablir, mais pour accroître, en les modernisant, tous les moyens de sauvetage qui existaient dans les ports.

Enfin, il faut assurer du travail aux marins.

Sans développer les arguments que j'ai déjà présentés, je dirai qu'en assurant la vie des industriels de la pêche, des armateurs, des mareyeurs, vous procurez du même coup la sécurité au marin, car l'activité de celui-ci est essentiellement maritime, elle n'est pas terrestre. Il faut donc créer une véritable industrie de la pêche française.

La flotte de pêche française, sinistrée à plus de 50 p. 100, a été reconstituée avec l'appui de l'Etat. Pour le seul port de Boulogne, la valeur des seuls chalutiers neufs représente un capital minimum de 6 milliards. Ce capital sera-t-il exploité ou les unités neuves seront-elles vouées à la ferraille ?

Nous avons aussi le personnel. C'est toute la population maritime. Dans le seul quartier maritime de Boulogne, il s'agit de près de 5.000 marins. L'activité de la pêche concerne les armateurs et leur personnel, les mareyeurs, les saleurs, les conserveurs et la foule immense de tous ceux qui vivent de cette industrie, depuis les chantiers de construction et de réparations jusqu'aux fabricants de cordages et de filets, les usines de glace, les fournisseurs de combustible, les fabricants de caisses et de barils, les dockers.

En particulier, les armateurs qui ont investi des sommes considérables doivent encore à l'Etat des soultes importantes, qu'ils ne pourront lui rembourser que si on leur assure la possibilité de travailler.

En examinant objectivement la situation, il faut reconnaître que la pêche française ne peut vivre que moyennant certaines conditions. Ce sont celles-ci que j'ai développées au début de mon intervention.

En raison de l'éloignement des fonds de pêche, la France est plus mal placée que l'Islande, l'Angleterre et la Norvège, pays où la pêche se pratique à proximité immédiate des côtes. Les marins français sont obligés d'aller jusqu'aux côtes d'Islande et de Norvège pour assurer leur vie et, partant, celle de la nation.

Ce handicap naturel est encore aggravé par l'existence de facteurs que j'ai déjà signalés, en particulier le prix des carburants et le coût des constructions navales. Un chalutier de 42 mètres qui revient à 85 millions de francs en Grande-Bretagne, coûte 160 millions en France, c'est-à-dire le double. Les taux des primes d'assurance sont aussi trop élevés dans notre pays.

Il est indispensable que le ministre de la marine marchande obtienne de ses collègues de l'industrie et du commerce et des finances, qu'un effort soit consenti en vue de rapprocher le plus possible le prix de nos carburants de celui des combustibles internationaux. C'est là le seul moyen de donner à notre pêche maritime la possibilité de lutter avec la concurrence étrangère, au moment où notre pays procède à des importations de poissons.

Nous savons, monsieur le ministre, que vous comprenez le problème de la pêche maritime et des industries annexes et les difficultés que rencontre l'essor de cette activité nationale. Nous vous demandons de faire auprès de vos collègues du Gouvernement, en particulier des ministres financiers, une pression intense et tenace afin que le problème de la pêche soit considéré et traité sous l'angle économique.

Les marins pêcheurs ont une tâche difficile, pénible, périlleuse en toutes saisons. Ils apportent au pays une alimentation généreuse et abondante. Il convient d'assurer leur existence, leur sécurité et de doter cette grande industrie nationale de la pêche des moyens efficaces auxquels est tenu un pays qui peut et qui doit être une grande nation maritime.

J'espère, monsieur le ministre, qu'à l'occasion des réponses que vous ferez aux orateurs qui sont intervenus dans cette discussion, vous nous donnerez l'assurance que le ministère de la marine marchande s'attache à résoudre de façon efficace les problèmes que pose la pêche maritime et que vous apporterez quelque espoir aux professionnels de cette industrie qui connaissent actuellement une situation pénible. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Reeb.

M. Henri-Eugène Reeb. Mesdames, messieurs, le budget de la marine marchande pour 1950 étant de 9.515 millions; celui de 1951 s'élève à 12.348 millions, compte tenu d'une somme d'un milliard, prévue dans la lettre rectificative, soit une augmentation de près de 3 milliards.

A l'heure où tous les autres budgets subissent des réductions, une telle augmentation laisse supposer que le ministre de la marine marchande a dû sérieusement lutter pour éviter le sort commun des autres ministres. Nous le félicitons de son effort, après M. Courant qui lui a adressé des compliments qu'il a certainement déjà pris en charge.

M. Gaston Defferre, *ministre de la marine marchande.* Sans difficultés. (*Sourires.*)

M. Henri-Eugène Reeb. Comme l'an dernier, je dirai qu'un budget de 12 milliards n'est pas digne d'une nation qui a foi dans son destin maritime.

On me répondra peut-être que le budget que nous examinons traduit une gestion administrative et ne rend pas compte de la richesse que représente notre marine. Cependant, je relèverai dans ce budget deux lacunes importantes, qui soulignent l'absence d'une politique française de la marine marchande. Elles concernent les subventions de l'Etat pour les constructions navales et les crédits nécessaires à la santé morale de nos marins.

Il manque à ce budget un crédit supérieur à un milliard, non pas celui que M. le ministre des finances a dû nous abandonner indirectement après s'être dérobé pendant deux ans, mais un crédit d'un montant de 1.400 millions que M. Yvon, rapporteur d'un projet sur l'amélioration des retraites des marins, demandera prochainement au Parlement de voter, en vue d'apporter des apaisements à ceux qui, à travers le monde, sont les meilleurs propagandistes de notre pays.

Il serait normal de voir traduite, dans un budget de la marine marchande, notre volonté de construire des navires, sous forme de subventions aux activités qui ressortissent de ce domaine, exactement comme le font toutes les autres nations. Or, le budget qui nous est soumis ne contient aucune indication à ce sujet. De même, il ne renferme aucun crédit concernant la revendication qui fera l'objet du rapport de M. Yvon et que vous soutiendrez, monsieur le ministre, avec autant d'enthousiasme que nous auprès de M. le ministre des finances, car vous êtes un excellent défenseur des intérêts maritimes.

Le budget dont nous abordons l'examen traduit certaines augmentations, tout d'abord un relèvement de crédit de 96 millions et demi en vue de faire face au payement des deux tranches de reclassement des soldes et traitements de fonctionnaires. En contre-partie, une économie de 23 millions est réalisée par suppression d'emplois effectuée au cours de l'année 1950, mais dont le plein effet ne ressortira que dans le budget de 1951.

Il s'agit, essentiellement, du personnel des services financiers des transports maritimes. De nouveau réduit de 55 unités, il ne comportera plus que 21 agents, appelés à exercer leurs fonctions jusqu'à la fin de 1951 en vue de la liquidation des opérations de la guerre de 1939-1945. C'est là une tâche importante, puisqu'il s'agit de reviser des dossiers comportant un total de 3 milliards et demi de dépenses à liquider et des encaissements importants de recettes au profit du Trésor.

Nous enregistrons cette diminution, mais nous concevons parfaitement que le ministre a besoin de conserver ce personnel pour liquider les opérations nées de la guerre.

M. le ministre de la marine marchande. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Reeb ?

M. Henri-Eugène Reeb. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le ministre de la marine marchande. A propos de la question soulevée par M. Reeb, j'informe l'Assemblée qu'à la suite d'une conversation avec les services des finances et du budget, la diminution du personnel des transports maritimes ne sera pas aussi grande qu'il avait été prévu primitivement.

En effet, on a constaté que, pour liquider, dans un délai normal, les comptes dont il s'agit, il était nécessaire de conserver une partie de ce personnel. Tout à l'heure, une lettre rectificative sera déposée en ce sens par le M. le ministre des finances sur le bureau de l'Assemblée.

M. Henri-Eugène Reeb. Je vous remercie de cette précision, monsieur le ministre. Grâce à son statut, le personnel d'administration de l'inscription maritime voit augmenter ses avantages. Un crédit supplémentaire de 3 millions a été prévu pour satisfaire ses revendications. Je crois pouvoir, au nom de tous mes collègues, exprimer à M. le ministre nos remerciements pour ses efforts, partiellement couronnés de succès, en faveur de ce personnel qui aime son métier.

Une réduction de crédit supérieure à 21 millions a, d'autre part, été inscrite conformément aux recommandations de la commission nationale d'économies, à raison du maintien prolongé de vacances d'emplois dans les administrations publiques.

Je constate, par ailleurs, que le nombre des professeurs a été augmenté. J'exprime à ce sujet l'opinion de tous mes amis politiques et, j'en suis persuadé, celle de la commission de la marine marchande tout entière en vous disant que vous ne ferez jamais assez pour les écoles d'apprentissage de marins.

A cet égard, je tiens à vous faire part de certaines revendications des capitaines au long cours.

Il serait question de modifier le programme de l'examen d'entrée à l'école, le programme du brevet au long cours. Les programmes actuels seraient d'un niveau trop élevé pour permettre l'accession à ce concours de ceux qui possèdent surtout des connaissances en navigation.

Le programme actuel imposé aux lieutenants au long cours est légèrement supérieur à celui des classes de mathématiques élémentaires. Je vous demande, monsieur le ministre, d'être prudent dans l'étude de cette réforme. La modification que l'on tente de vous imposer du programme d'entrée ou de sortie de ces écoles ne doit pas permettre aux compagnies d'embaucher du personnel à tarif réduit et de confier la conduite de navires à des candidats qui ne possèderaient pas le baccalauréat de mathématiques.

Chacun doit convenir que ce diplôme représente le minimum d'instruction générale à exiger d'hommes qui auront un jour la charge d'intérêts importants et qui devront assurer une lourde responsabilité. La modification envisagée risquerait de froisser le personnel et de dévaloriser une fonction au détriment de la corporation et en faveur de compagnies qui profiteraient de l'occasion pour offrir des rémunérations inférieures à ces officiers au long cours qui ne sont pas déjà tellement bien payés.

M. le ministre de la marine marchande. Me permettez-vous une seconde précision, monsieur Reeb ?

M. Henri-Eugène Reeb. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le ministre de la marine marchande. Je serai amené, dans les explications que je donnerai, à préciser mes intentions en matière d'enseignement maritime. Mais je peux, d'ores et déjà, rassurer M. Reeb.

Mon intention n'est nullement de rabaisser le niveau des examens dont il s'agit, mais de faire en sorte que les hommes chargés de la conduite des navires y soient préparés aussi bien que possible. Il n'est pas question d'abaisser le niveau de culture de nos officiers.

M. Henri-Eugène Reeb. Vous comprenez bien, monsieur le ministre, que j'ai posé la question afin que les jeunes lieutenants qui viennent de passer l'examen aient l'assurance qu'ils sont entrés dans une profession qui ne sera pas dévalorisée à bref délai.

L'apprentissage maritime bénéficie d'un relèvement de subvention de 25 millions de francs, soit une augmentation de près d'un quart. Nous vous félicitons de ce résultat, monsieur le ministre.

Vous avez pris aussi en c nsidération l'intérêt des pêcheurs, puisque le budget contient un crédit de 765 millions au titre de la bonification d'intérêt pour les prêts au crédit maritime.

C'est là un gros effort, mais vous savez mieux que nous — vous l'avez dit en commission — qu'en ce domaine la tâche est immense et qu'il y a mieux à faire encore.

D'autre part, nous avons été heureux d'enregistrer l'inscription d'un crédit de 23 millions au profit de l'office scientifique et technique de la pêche maritime.

Vous savez à quel point, depuis deux ans, nous craignons de voir se dépeupler les fonds marins. Nous espérons que l'effort ainsi amorcé bénéficiera d'une certaine continuité dans les recherches de fonds, car ceux-ci s'épuisent sur nos côtes et il va falloir bientôt chercher ailleurs ce que nous ne trouvons plus près de chez nous.

Je vous demande également d'employer, à bord du bateau chargé plus particulièrement de suivre les pérégrinations du poisson dans les mers...

M. le ministre de la marine marchande. Le *Président-Théodore-Tissier.*

M. Henri-Eugène Reeb. ...des marins pêcheurs et du personnel de la pêche.

D'abord, ils seront ainsi tenus au courant des découvertes; puis cela coupera court à certains bruits selon lesquels le *Président-Théodore-Tissier* a été armé uniquement pour le tourisme.

Employez-y les représentants des syndicats, par exemple, mettez à bord deux ou trois patrons pêcheurs thoniers, pour étudier les migrations du thon. Les bruits fâcheux, qui, je le suppose, sont sans grand fondement, cesseront alors de circuler.

M. le ministre de la marine marchande. Non seulement ces bruits sont sans fondement — M. Reeb le sait — mais encore nous avons reçu des remerciements et des félicitations pour le travail effectué par le *Président-Théodore-Tissier.*

Je me permets d'ajouter que nous avons obtenu cette année du ministère des finances des crédits suffisants pour armer le *Président-Théodore-Tissier* pendant toute la campagne alors qu'il a été désarmé, vous le savez, une grande partie de l'année dernière.

M. Henri-Eugène Reeb. Pour les dépenses de matériel et de fonctionnement des services — fonctionnement qui a été médiocre dans le passé — un effort, insuffisant certes, a été accompli cette année.

Il se traduit par une majoration de crédits de 13 millions de francs. L'entretien des immeubles, le mobilier des bureaux des inscriptions maritimes, le matériel du service de santé en bénéficieront.

A ce propos, les indications données par M. Courant, rapporteur de la commission des finances, sont parfaitement exactes. Cette administration est très économe, je dirai même avare. Il est quelquefois pénible de constater qu'un fonctionnaire chargé de veiller aux intérêts de plusieurs milliers de marins est plus mal logé que le dernier des sergents-majors de l'armée.

Du point de vue social, vous avez également élevé de 800.000 francs le crédit affecté aux bourses, ce dont nous vous remercions. Cela représente encore une augmentation de 20 p. 100.

Vous avez accordé aussi trois millions de francs de plus pour faciliter la reprise des activités des foyers et des maisons de marins. Le crédit précédent était de 31 millions, vous l'avez relevé, nous vous en remercions. C'est une œuvre qui mérite un tel effort.

Reste la subvention à l'établissement des invalides de la marine dont M. Mazier, rapporteur de la commission de la marine marchande, a déjà parlé.

J'ai à ce sujet de nombreuses observations à présenter, que je développerai lorsque nous discuterons le rapport de M. Yvon sur les modifications que nous proposons au régime de cet établissement.

Je tiens néanmoins à insister sur ce que j'ai dit il y a quelques instants.

Si j'étais le ministre des finances je répondrais ainsi au ministre de la marine marchande: « Vos marins pêcheurs m'importunent; ils ne sont ni fonctionnaires, ni militaires: l'Etat ne leur doit rien. »

Ce raisonnement très simple doit être exactement celui que tient le ministre des finances lorsque, harassé par nos demandes, il a l'intention très nette de se débarrasser de nous.

Toutefois, un tel raisonnement n'est plus possible. D'abord parce qu'il est inconcevable d'envisager que la IVe République ait une politique sociale rétrograde par rapport aux autres régimes et qu'elle rogne ce qui a été accordé par les rois, continué par les empereurs et maintenu par la IIIe République. Or il est certain que la loi sur les pensions des invalides est en régression par rapport à l'état antérieur.

Je sais que les retraites des marins représentent une grosse charge financière, et qu'il n'est nullement imposé à l'Etat de participer à cet effort.

Il existe trois sortes de marins.

Tout d'abord il y a les marins qui appartiennent aux grandes compagnies. Si ces dernières étaient chargées d'assurer la retraite de ces marins — j'y ai fait allusion dans mon intervention récente — les charges de ces grandes compagnies, Messageries maritimes, Compagnie générale transatlantique, Chargeurs réunis, etc., se trouveraient accrues. Ces 5 p. 100 de charges supplémentaires, difficilement applicables par M. le ministre des finances aux marins pêcheurs et aux marins des Messageries maritimes et de la Compagnie générale transatlantique seraient beaucoup plus facilement intégrés dans le budget de ces grandes compagnies car elles pourraient demander une modification de leur subvention, ainsi qu'il est prévu dans les conventions qu'elles ont passées avec l'Etat.

Quant aux Chargeurs réunis et aux autres compagnies privées, si vous leur imposez la charge de la retraite de leurs employés, ils se retourneront vers l'Etat et demanderont des subventions. On accordera alors aux grandes compagnies ce que l'on refuse, à l'heure actuelle, me semble-t-il, aux marins, en vertu de la loi des invalides.

La deuxième catégorie, dirait M. le ministre des finances, est celle des marins qui appartiennent à la grande pêche industrielle; ce sont des ouvriers; que les industriels qui les emploient payent donc leurs retraites!

Mais vous savez bien que, finalement, c'est le consommateur qui payera ces retraites, ce qui n'est pas une solution dans une période comme la nôtre.

Et puis — troisième catégorie — il y a le petit pêcheur indépendant, qui, lui constituera une caisse de prévoyance, qu'il ne pourra jamais alimenter. Vous savez très bien qu'on le retrouvera dans les hôpitaux ou les asiles de vieillards et que l'Etat le reprendra quand même en charge.

On peut donc, en bref, répondre au ministre des finances: Les marins pêcheurs qui ne sont, en effet, ni fonctionnaires, ni militaires, n'ont pas droit à une retraite versée par l'Etat mais ils ont toujours été considérés, depuis Louis XIV, comme des gens mobilisables d'une façon toute particulière. Ils ont un métier très spécial, comme l'a dit M. Mazier et comme il est d'ailleurs inutile de le répéter sans cesse devant l'Assemblée qui, je le suppose, connaît cette situation.

Je fais du reste à l'Assemblée l'honneur de croire que si nous étions intervenus aussi souvent en faveur des marins que d'autres interviennent en faveur d'autres catégories professionnelles, que je ne veux en aucun point d'ailleurs opposer à celle que je défends ici, nous aurions obtenu des résultats meilleurs et le sort de ces marins aurait été sensiblement amélioré.

Il ne me paraît donc pas possible, alors que depuis Colbert les marins pêcheurs ont obtenu un régime spécial de pension, d'admettre qu'ils aient aujourd'hui un régime moins avantageux que le régime général créé par les assurances sociales qui, hier, n'existaient pour personne. Autrement dit nous ne pouvons pas accepter que la situation des marins pêcheurs soit dévalorisée.

Nous reviendrons sur ce sujet. Nous vous demandons simplement aujourd'hui, monsieur ministre, de donner à M. le ministre des finances l'assurance que nous ne lâcherons pas pied dans la défense des intérêts des marins pêcheurs et que la commission de la marine marchande et des pêches, à l'unanimité certainement, obtiendra les améliorations à la loi du 28 septembre que nous exigeons depuis deux ans, améliorations que nous n'enregistrons jamais parce que nous n'arrivons jamais à proposer un financement qui convienne aux services de la rue de Rivoli.

M. Alain Signor. Il n'y a pas de ministre des finances ni de ministre de la marine marchande, il y a un Gouvernement dont tous les membres sont solidaires.

M. le président. Monsieur Signor, je vous prie de demander la parole si vous désirez interrompre.

M. Henri-Eugène Reeb. Très bien, monsieur Signor ! Je retiens votre formule pour l'appliquer à l'époque où vos amis étaient représentés au gouvernement. (*Rires à gauche et au centre.*)

M. Paul Cermolacce. Nous prenons note que vous ne répondez pas à l'observation de notre collègue.

M. Henri-Eugène Reeb. Je charge simplement M. le ministre de la marine marchande ici présent de transmettre à son collègue des finances...

M. Paul Cermolacce. M. le ministre de la marine marchande est majeur. Vous le diminuez, monsieur Reeb, et ce n'est pas gentil.

M. Henri-Eugène Reeb. Monsieur Cermolacce, ne perdez pas votre calme. Vous n'êtes pas sur la Canebière. Le débat s'est déroulé jusqu'à présent dans une atmosphère cordiale. C'est l'heure de l'apéritif et je vais vous libérer.

M. Paul Cermolacce. L'apéritif n'est que pour vous et pour certains de vos collègues !

M. Henri-Eugène Reeb. Vous en faites fi ? Moi je l'aime bien. Ma théorie, c'est de bien vivre.

M. Paul Cermolacce. Vous avez l'habitude d'aller dans les banquets, vous et bon nombre de vos collègues.

M. Henri-Eugène Reeb. Ne feignez pas de vous fâcher. Cette colère est absolument sans objet.

M. le président. Veuillez, messieurs, mettre fin à ce colloque.

M. Henri-Eugène Reeb. Je traiterai un dernier sujet: celui du sauvetage.

La sous-commission du sauvetage, dans son unanimité, j'en suis persuadé, lorsqu'elle présentera son rapport à la commission de la marine marchande, attirera votre attention, monsieur le ministre, sur la nécessité absolue de revoir la question du sauvetage en France.

Il existe deux sociétés privées de sauvetage. Elles ne peuvent vivre, à peine peuvent-elles entretenir leur matériel avec les apports de la charité publique. A plus forte raison ne peuvent-elles reconstituer leur matériel de sauvetage qu'avec l'aide financière de l'Etat.

Sans les subventions de l'Etat, il n'y aurait pas de reconstruction des canots de sauvetage et des moyens de sauvetage mis à la disposition des marins.

Il n'y a aucun contrôle de gestion de ces deniers de l'Etat, aucun contrôle de ces deux sociétés. Je vous demande d'examiner une fois pour toutes — car je l'ai déjà demandé et la commission le réclamera certainement — les possibilités de fusion de ces deux sociétés.

Doublez le nombre des présidents d'honneur et qu'on n'en parle plus. (*Sourires.*)

Qu'il y ait une société unique des canots de sauvetage, et que ce soit fini.

Il n'y a actuellement aucune unité de matériel. L'un des présidents de société commande les canots d'un certain type à un certain chantier, l'autre en commande d'un autre type à un autre chantier.

Ne pourrait-on, une fois pour toutes, envisager un règlement permettant de veiller à la bonne gestion de la société unique qui serait créée et dont le conseil d'administration devrait comprendre des représentants des intérêts de l'Etat, puisque c'est lui qui finance, en fait ? Un peu d'ordre dans ce domaine, la pratique des constructions en série seraient de mise.

J'attache également de l'importance à la pratique d'une politique de longue durée.

Si vous étiez président d'une société de secours aux naufragés, monsieur le ministre, vous aimeriez assez pouvoir décider que, cette année vous installez sept postes, que, l'année prochaine, vous aménagez les cinq postes suivants et, l'année suivante, sept ou huit postes encore.

Il est certain que, si le directeur d'une telle société ou l'administrateur chargé de gérer et de conduire cette politique dispose, une année, de 120 millions de francs et, une autre année, de 80 millions de francs — la société qui est notre voisine voit ainsi ses crédits réduits de 40 millions de francs cette année — il ne peut appliquer un plan cohérent d'équipement. On sait qu'un poste de sauvetage peut coûter 40 millions de francs, 20 millions pour le bateau et 20 millions pour l'abri. On ne peut guère avoir une politique constante si les crédits globaux varient d'une année à l'autre. Par conséquent, il serait bon dès maintenant de donner l'assurance que sera menée dans le temps une action pratiquement invariable.

En outre, monsieur le ministre, je ne sais pas si vous vous en rendez bien compte, il n'existe encore, malgré les assurance formelles données tous les ans par vos prédécesseurs, que vingt-cinq stations de sauvetage au lieu des cinquante stations que nous devrions avoir. Bien qu'un milliard de francs soient nécessaires pour reconstituer les stations qui existaient avant la guerre, vous n'accordez que 80 ou 100 millions aux sociétés de sauvetage, ce qui est nettement insuffisant, car, à ce rythme, il faudrait dix ans pour reconstruire ce que la guerre a détruit.

Aussi demanderai-je au cours de la discussion, sous une forme féroce (*Sourires*), un abattement de 32 millions de francs sur le crédit affecté aux gardes-pêche.

Nous avons dit maintes fois à vos services, les années précédentes, que la police arrive toujours après le sauvetage. Vous tuerez les bélugas quand vous aurez repêché les gens qui sont en train de se noyer! Je puis d'ailleurs vous dire que les marins ne sont pas tellement enchantés des gardes-pêche, dont l'activité suscite rarement l'enthousiasme. Il y a belle lurette, disent les marins pêcheurs, que les bélugas ont démoli nos filets quand vos gardes-pêche se décident à prendre la mer. (*Sourires.*) Voilà ce que l'on dit sur les côtes, monsieur le ministre.

En résumé, en ce qui concerne le sauvetage, je vous demande d'abord de procéder à la fusion des deux compagnies de sauveteurs. Multipliez les postes honorifiques s'il le faut, cela nous est égal. Ce qui nous intéresse, c'est la gestion unique.

Ensuite, faites une politique à long terme. Actuellement, il n'y a pas de programme de sauvetage. Etablissez-en un à longue échéance.

Je vois des hochements de tête...

M. le ministre de la marine marchande. Vous ne devez tenir compte, monsieur Reeb, que de mes propres hochements de tête.

M. Henri-Eugène Reeb. Comme l'hydre, vous avez peut-être plusieurs têtes, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

Je vous communiquerai tout à l'heure une statistique qui a été publiée par la marine marchande il y a deux ans et qui précisait que toutes les stations de sauvetage devaient être en ordre pour 1949.

Chaque fois que nous avons connaissance d'un naufrage nous apprenons qu'au lieu indiqué le canot de sauvetage ne fonctionnait pas.

A la suite de faits de ce genre nous avons réuni la sous-commission du sauvetage et nous avons constaté, après avoir consulté les chiffres donnés par les intéressés, que la moitié des stations de sauvetage, à l'heure actuelle, ne fonctionnent pas et que, pour reconstituer celles qui existaient avant la guerre, il faudrait un milliard de francs.

Or, la statistique que nous avait fournie votre prédécesseur laissait supposer que ces cinquante stations figuraient sur le plan des réalités et non pas seulement sur le papier des statistiques. Nous constatons tous les jours qu'il n'en est rien.

Voici, monsieur le ministre, les quelques observations que nous nous sommes laissé entraîner à présenter au sujet du chapitre 1000: « Traitement du ministre », puisque la discussion générale a été supprimée.

M. le président. C'est l'Assemblée qui l'a décidé.

M. Henri-Eugène Reeb. Je vous réitère nos remerciements, monsieur le ministre, pour toutes les augmentations que comportent les crédits inscrits à votre budget. Cela représente, je m'en rends bien compte, de sérieux efforts et je suis persuadé que la marine vous en saura gré.

Je trouve toutefois déplorable qu'à l'heure où la concurrence sur les mers devient de plus en plus dure, du point de vue des constructions navales, les Français, et plus particulièrement les services de la rue de Rivoli, ne puissent pas comprendre, ne veuillent pas comprendre que ne pas faire appel aux bateaux étrangers pour prendre notre fret, c'est gagner de l'argent et non pas en dépenser,...

M. Jules Ramarony, *président de la commission de la marine marchande et des pêches.* Bravo!

M. Henri-Eugène Reeb. ...que c'est faire œuvre d'enrichissement et accomplir un excellent placement, monsieur le ministre, un placement de père de famille que, pour terminer, je vous recommande. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la marine marchande.

M. le président de la commission de la marine marchande et des pêches. Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas ouvrir une discussion générale, puisqu'il a été décidé qu'il n'y en aurait pas. Mais je crois du devoir du président de la commission de la marine marchande et des pêches d'attirer l'attention de l'Assemblée et de M. le ministre de la marine marchande sur les points essentiels déjà développés par les différents orateurs qui se sont succédé à la tribune.

Je voudrais tout d'abord, au nom de la commission unanime, me réjouir de ce que nous ayons un ministre de la marine marchande.

Il a été, en effet, dans le passé, particulièrement regrettable de constater que, sous certains gouvernements, la marine marchande était rattachée à un autre ministère et que, sous d'autres gouvernements, des secrétaires d'Etat, et non point des ministres, avaient été nommés pour présider aux destinées d'un département dont l'importance est extrême.

Je regrette que, comme ce fut le cas dans le passé, la direction des ports ne soit pas rattachée au ministère de la marine marchande. Nous n'aurons vraiment la très grande politique maritime à laquelle la France a droit et le ministre de la marine marchande ne pourra faire cette politique que lorsque la direction des ports sera rattachée à son ministère. J'appelle donc sur ce point l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée.

Parmi les différents problèmes qui ont été traités, il apparaît, tout d'abord, monsieur le ministre, que la question du sauvetage, dont vous vous êtes déjà préoccupé d'ailleurs, ne peut vous laisser indifférent.

Notre commission a nommé une sous-commission chargée d'examiner les différents aspects de ce problème. C'est M. Reeb qui en a été élu président. Elle a déjà commencé ses travaux et elle a l'intention de faire, sur toutes les côtes de France, une enquête extrêmement sérieuse de façon à faire apparaître les déficiences qui existent en matériel, en raison de ce que les crédits ne sont pas assez importants.

Je sais, monsieur le ministre, que vous vous préoccupez d'obtenir les crédits nécessaires. Je tiens à vous dire que la commission unanime vous aidera pour les obtenir.

On vous l'a déjà dit: il s'agit de la vie des marins. Il n'est pas possible que, sur un tel sujet, des économies soient faites. Il faut même que, très rapidement, le problème du sauvetage en mer soit traité et résolu.

A propos des pensions, on vous a dit, monsieur le ministre, quelle était la volonté de la commission de la marine marchande. Nous avons obtenu l'aide de la commission des finances et j'en remercie M. le rapporteur.

Je regrette toutefois que le Gouvernement ait présenté un budget dans lequel n'ont pas été prévues les augmentations de pensions votées dans la loi du 22 septembre 1948. Je regrette surtout qu'il ait fallu que la commission des finances refuse de voter le budget et que la commission de la marine marchande élève des protestations pour que nous obtenions, pour partie seulement — excusez-moi de vous le dire — l'application de la loi. Car le relèvement à 30 p. 100 ne réalise pas l'application stricte de l'article 55 de la loi du 22 septembre 1948.

D'autre part, nous ne pouvons pas suivre le Gouvernement lorsqu'il nous dit: la loi étant votée, donnez-nous les crédits nécessaires pour l'appliquer. Il n'est pas, à mon sens, du rôle de l'Assemblée de chercher les crédits pour l'application d'une loi, mais il appartient au Gouvernement de proposer les crédits indispensables.

La commission unanime entend obtenir l'application de la loi.

Si donc la majorité de la commission a accepté le forfait proposé, c'est en faisant des réserves pour l'avenir, car nous voulons obtenir le relèvement qui s'impose.

En ce qui concerne la subvention de 200 millions de francs dont a parlé M. Mazier, il faudrait, effectivement, monsieur le ministre, qu'elle soit accordée par le Gouvernement, car elle est nécessaire.

La commission se trouve dans l'obligation, pour financer le relèvement des pensions, de faire des propositions qui auront pour effet d'augmenter la taxe des passagers, car elle se refuse à faire appel aux marins par le moyen d'une augmentation qui peut d'autant moins être admise que, avec tout ce qu'ils payent à l'heure actuelle, le pourcentage de leurs versements est plus fort que celui des autres salariés. Cela a déjà été souligné et les chiffres ont été donnés. Leurs versements représentent, dans le régime général, une proportion infiniment plus importante.

Cependant, le relèvement de la taxe des passagers a d'assez graves inconvénients. Pour un passage Le Havre-New-York, l'ensemble des taxes représente 2.220 francs, la taxe des passagers étant de 600 francs. Or, à Southampton, l'ensemble des taxes se monte à 700 francs et à Anvers il n'y a pas de taxe. Si l'on augmente encore la taxe des passagers, nous arriverons à un chiffre global de 2.820 francs, contre zéro à Anvers et 700 francs à Southampton. Voyez quelles peuvent être les répercussions d'une telle augmentation.

Or, nous sommes contraints de faire cette proposition parce que le Gouvernement ne veut pas donner la subvention de 200 millions de francs nécessaire. En attirant l'attention de M. le ministre de la marine marchande sur ce point, je le prie, d'ici cet après-midi — il me semble que cela n'est pas impossible — de prendre contact avec le ministère des finances pour essayer d'obtenir son accord sur cette somme qu'il est indispensable de mettre à la disposition des marins.

On a dit quel était l'état de la pêche. C'est, monsieur le ministre, une de nos préoccupations essentielles et c'est pourquoi, dans les mois qui vont venir, la commission compte suivre cette question de très près.

Vous savez quel est l'état de nos ports de pêche et la situation des armateurs à la pêche. Je rappelle que, dans son rapport sur le projet de réforme du crédit maritime mutuel — qui n'était, à l'évidence, qu'un simple correctif et non le projet de réforme générale souhaitée — M. Cayol a précisé la situation de notre pêche et M. Henneguelle, très pertinemment, a montré les modifications qui s'imposent dans l'avenir. Je crois que, pour les carburants, grâce à votre action, à votre autorité et à votre volonté d'aboutir, vous devez obtenir la solution qui s'impose.

Enfin, nous espérons qu'avant de se séparer, l'Assemblée votera le statut de la construction navale.

Cette année, nous avons voté les conventions maritimes et la commission de la marine marchande, au cours de nombreuses séances consacrées à discuter ligne par ligne, mot par mot, l'ensemble de ces conventions dont elle a demandé des modifications importantes, a fait, je crois, en cette matière, un travail auquel il convient de rendre hommage.

Mais elle souhaite maintenant examiner un projet de statut d'aide à la construction navale; il faut, pour cela, que le Gouvernement ait déposé un projet.

Vous nous avez fait des promesses à ce sujet, monsieur le ministre. Je sais que vous les tiendrez, mais il faudrait que ce projet de statut soit déposé dès la rentrée, de façon que notre commission puisse s'en saisir.

M. Jean Guitton. Très bien!

M. le président de la commission de la marine marchande et des pêches. Ce statut est absolument nécessaire.

Je n'ai pas à traiter aujourd'hui le problème. Il me suffit de souligner que si ce statut de la construction navale est indispensable pour notre prestige maritime dans le monde et pour le développement de notre flotte marchande, il ne l'est pas moins sur le plan social, sur le plan humain, puisque aussi bien plus de 45.000 ouvriers travaillent dans nos chantiers de constructions navales, 45.000 spécialistes que la France n'a pas le droit de perdre.

Le Gouvernement commettrait donc une faute lourde en ne faisant pas, très rapidement, voter ce statut. Il vous appartiendra, monsieur le ministre, de démontrer — je ne veux pas le faire avant vous, mais je suis certain que vous le ferez — que lorsque notre commission demande des investissements dans les constructions navales ou insiste pour que les inves-

tissements prévus ne soient pas diminués, elle tient compte de la situation financière de notre pays et de son économie générale.

Il est, en effet, facile de montrer par des chiffres qu'il s'agit là d'investissements productifs et que, si l'on peut concevoir une diminution des investissements non immédiatement productifs, ce serait une grave erreur que de diminuer ceux qui le sont dans l'immédiat.

On ne se souvient peut-être pas — je l'avais noté dans un article — que déjà en 1938 le pavillon étranger assurait le transport de 57 p. 100 de notre commerce par mer, tandis que ce pourcentage était inférieur à 50 p. 100 dans les autres grandes nations maritimes. Or, actuellement, si nous transportons la quasi-totalité de nos exportations vers les territoires d'outre-mer, les navires étrangers assurent le transport de 30 p. 100 des exportations de ces pays vers la métropole, cependant qu'à l'intérieur de l'empire britannique ce pourcentage n'est que de 10 p. 100.

Enfin, sur le plan financier, l'aide à la construction navale aurait pour effet de diminuer la charge en devises qu'implique ce recours du fret à l'étranger. C'était, d'ailleurs, l'avis exprimé par M. Monnet dans son rapport de décembre 1949 sur le plan de modernisation et d'équipement.

Par conséquent, il n'y a pas de raison valable, sur le plan de notre politique financière ou économique générale, pour s'opposer au vote du statut de la construction navale. Ce vote est, au contraire, une nécessité sociale, c'est une nécessité pour nos constructeurs, c'est une nécessité pour notre marine marchande, c'est aussi une nécessité pour l'économie et pour les finances de notre pays.

C'est la raison pour laquelle je forme l'espoir que vous déposerez très rapidement ce projet de statut dont le vote, avec celui d'une loi sur le crédit maritime, doit permettre, dans les mois qui viennent, à notre marine marchande d'assurer la place à laquelle elle a droit et à notre pays de continuer à jouer son rôle de grande puissance maritime. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à cet après-midi. (*Assentiment.*)

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (Dispositions concernant le budget de la marine marchande) (nos 11044, annexes 1 et 2, 11452, 11752, 11830. — M. Courant, rapporteur).

Suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Agriculture et prestations familiales agricoles) (Dispositions concernant le budget de l'agriculture) (nos 11035, annexes 1 et 2, 11672. — M. Abelin, rapporteur).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Discussion du projet de loi portant augmentation des effectifs budgétaires en officiers et sous-officiers servant au delà de la durée légale et autorisant des rengagements spéciaux pour l'Indochine (n° 11536).

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

1re LÉGISLATURE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 3e SÉANCE

2e Séance du Mercredi 3 Janvier 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Excuses et congés.

3. — Crédits des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande). — Suite de la discussion d'un projet de loi.

Art. 1er (suite).

État annexé (*suite*).

Chap. 1000 (suite).

M. Cayol

Amendement de M. Hamon: MM. Hamon, Defferre, ministre de la marine marchande; Cermolacce. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 1010 à 1060: adoption.

Chap. 1070.

Amendement de M. Reeb: MM. Reeb, le ministre de la marine marchande; Courant, rapporteur. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 1080: adoption.

Chap. 1090.

MM. Hamon, le ministre de la défense nationale. — Adoption.

Chap. 1100.

MM. Gouge, le rapporteur, Rousseau.

Amendement de M. Coudray: MM. Coudray, Mazier, le ministre de la marine marchande, Gouge. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 1110 à 1150, 3000 à 3030: adoption

Chap. 3040.

MM. Guiguen, Mora, Louis Michaud.

Amendement de M. Signor: MM. Signor, le ministre de la marine marchande. — Retrait.

Amendement de M. Dassonville: MM. Dassonville, le ministre de la marine marchande. — Retrait.

Amendement de M. Antonin Gros: MM. Antonin Gros, le ministre de la marine marchande. — Retrait.

Amendement de M. Reeb: M. Reeb. — Retrait.

Amendement de M. Rousseau: MM. Rousseau, le ministre de la marine marchande. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 3050 à 3110, 4000 à 4040: adoption.

Chap. 4050.

Proposition de réserver l'article, présentée par M. Yvon: M. Yvon. — Adoption.

Chap. 4060.

M. Rousseau. — Adoption.

Chap. 4070.

MM. Cance, le rapporteur.

Amendement de M. Signor: MM. Signor, le ministre de la marine marchande, Jean Masson, Rousseau, Coudray. — Rejet, au scrutin.

Amendement de M. Reeb: MM. Reeb, le ministre de la marine marchande. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 4080.

Amendement de M. Signor: MM. Signor, le ministre de la marine marchande. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 5000: adoption.

Chap. 5010.

M. Guiguen.

Renvoi de la suite de la discussion à une séance ultérieure.

4. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. MARCEL ROCLORE, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSES ET CONGES

M. le président. MM. Solinhac et Eugène Rigal s'excusent de ne pouvoir assister à la 2e séance de ce jour et demandent des congés.

Le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 3 —

CREDITS DES SERVICES CIVILS POUR L'EXERCICE 1951 MARINE MARCHANDE

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (dispositions concernant le budget de la marine marchande) (nos 11044, annexes 1 et 2, 11452, 11752, 11830).

ETAT ANNEXE (*Suite*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des chapitres de l'état annexé à l'article 1er et s'est arrêté au chapitre 1000 dont je rappelle le libellé et la dotation:

4e partie. — Personnel.

« Chap. 1000. — Traitements du ministre et des divers personnels en service à l'administration centrale, 80.258.000 francs. »

La parole est à M. Cayol.

M. Raymond Cayol. Vous me pardonnerez, mes chers collègues, de suivre le mauvais exemple donné à cette tribune par les orateurs qui m'ont précédés. Sevrés de discussion générale dans l'une des rares occasions où il leur est permis de s'exprimer sur la situation maritime de notre pays, les parlementaires qui s'intéressent précisément à ces problèmes maritimes ont trouvé un moyen de tourner le règlement. Chacun le comprendra et le leur pardonnera.

Dans la suite de cette discussion générale camouflée, je m'en tiendrai à quelques considérations à mes yeux essentielles. Au surplus, j'estime que, dans une discussion générale, ce ne sont pas tellement les exposés des parlementaires qui importent — nos collègues voudront bien m'en excuser — mais bien plutôt les déclarations du ministre.

Aussi ne vais-je pas, point par point, développer une intervention, mais vous poser, monsieur le ministre, des questions aussi précises que possible. Vous aurez ainsi l'occasion, ce qui me paraît essentiel, de dire clairement quelle est votre politique de la marine marchande — car vous en avez une, nous n'en doutons pas — et nous serons en mesure, soit de la critiquer, soit de l'approuver dans ses principes essentiels.

Qu'il faille poursuivre une politique maritime cohérente et ferme, c'est pour nous, mes chers collègues, une évidence. Mais l'opinion publique et l'opinion parlementaire ne me semblent pas à tous égards également convaincues de cette nécessité ni pénétrées de cette évidence.

Voici d'abord une requête, monsieur le ministre: en tout temps, en tout lieu, que ce soit opportun ou importun, vous devez affirmer que le ministère que vous gérez est un grand ministère économique, que la flotte marchande et le commerce maritime sont des éléments essentiels de notre économie nationale, que l'activité portuaire, les constructions navales occupent, sur le plan économique, une place égale à celles de l'agriculture, des mines, de l'électricité.

Si vous le faites, si vous parvenez à convaincre de ces vérités l'opinion publique, l'opinion parlementaire et peut-être le ministre des finances, je crois que la plupart des problèmes maritimes seront résolus.

Ces problèmes, quels sont-ils ? D'abord, le problème social. Car nous pensons qu'il n'est pas de progrès économique véritable qui ne soit assorti d'un progrès social.

Au cœur de ce progrès social, dont je n'énumérerai pas les différents chapitres et ne démonterai pas les mécanismes essentiels, vous savez qu'un problème particulier nous tient à cœur — nous l'avons déjà abordé et nous en reparlerons encore certainement au cours de cette séance — celui des pensions.

Je vous pose donc cette question: êtes-vous bien décidé, avec l'opiniâtreté, la ténacité qui vous caractérisent, à soutenir au sein des conseils ministériels les revendications correspondantes des pensionnés ?

Sans doute, fraction par fraction, ont-elles été satisfaites au cours des mois écoulés; mais il faut une fois pour toutes combler le retard qui subsiste. Le nouveau rapport déposé par notre collègue M. Joseph Yvon sera-t-il enfin accepté par le Gouvernement avec votre aide précieuse ?

Sur le plan économique, se posent trois problèmes essentiels: la défense de la construction navale, le régime des affrètements et des taux de fret en général, la coordination supranationale des transports maritimes.

S'agissant de la défense de la construction navale, nous attendons le statut promis par votre prédécesseur, M. Chastellain, et par vous-même. Nous savons que vous y tenez autant que nous. Il y a, sans doute, des difficultés; vous nous en avez entretenus. Mais nous avons voulu vous aider à les vaincre.

J'ai moi-même déposé et soutenu un rapport sur une proposition de résolution, déposée par mon ami M. Siefridt, député du Havre, et qui avait pour but d'inviter le Gouvernement à déposer, précisément, un statut de la construction navale.

La commission de la marine marchande approuva mon rapport et la proposition de résolution fut inscrite, sans débat, à l'ordre du jour de l'Assemblée. Ce n'est pas sans surprise, monsieur le ministre, que nous avons appris que le Gouvernement s'opposait au vote sans débat de cette proposition de résolution, sous prétexte de l'étudier.

Si c'était pour étude que cette proposition fut retenue, le Gouvernement ne serait donc pas disposé à admettre le principe même d'un statut, car c'est bien le principe qui était en cause, et non pas les modalités.

Que l'application soulève des difficultés techniques ou financières, nous voulons bien en convenir; mais, sur le principe même d'une aide à la construction navale française, j'estime qu'un vote du Parlement aurait certainement contribué à amener le Gouvernement à entrer dans vos vues et vous eût permis de déposer rapidement ce projet de statut de la construction navale.

Je vous demande de nous dire, monsieur le ministre, dans l'intervention que vous ne manquerez pas de faire, où en est ce projet de défense de la construction navale et si nous pouvons espérer nous en saisir bientôt.

Deuxième problème : celui du régime des affrètements et, d'une façon plus générale, des transports maritimes.

Le Parlement a adopté, le 2 avril dernier, une proposition de loi dont j'ai quelques raisons de me souvenir, puisque je l'ai rapportée devant l'Assemblée, et vous aussi, monsieur le ministre, puisque vous en étiez le rapporteur pour avis de la commission des territoires d'outre-mer.

Vous n'ignorez donc pas qu'une certaine liberté, une plus grande souplesse de notre régime des transports — particulièrement du régime des affrètements — ont été instituées par cette loi. Mais ce n'est qu'un régime provisoire. L'échéance approche et il faut que nous sachions si ce système va être prorogé pour une période à déterminer ou si, au contraire, nous reviendrons à une liberté totale dans le cadre, néanmoins, de la loi du 28 février 1948.

Vous saisissez toute la portée de cette question, monsieur le ministre, et c'est le dernier élément que je veux jeter dans le débat, car elle est liée à mon sens à un troisième problème, celui de la coordination « atlantique » européenne, en tout cas supranationale, des transports maritimes.

Cette question d'un pool européen des transports maritimes revient de temps en temps dans les préoccupations des parlementaires des départements côtiers. Qu'y a-t-il de vrai quant à une telle éventualité ? Pouvez-vous nous donner des précisions ? Etes-vous résolu, en tout cas, à défendre le principe d'une égalité des droits et d'une péréquation des charges, aussi bien sociales que fiscales, entre l'ensemble des marines marchandes, comme base préalable à toute coordination des transports maritimes sérieusement envisagée ?

Telles sont, monsieur le ministre, rapidement esquissées, les questions que je tenais à vous poser. A travers elles, et surtout à travers les réponses que vous y apporterez, vous sentez bien que l'on pourra évoquer l'ensemble d'une politique de la marine marchande.

En vérité, une question essentielle est posée dans ce débat. La vocation de la France sur les mers a été définie avec clairvoyance par Colbert. La France de 1951 veut-elle rester fidèle à cette vocation et s'en donner les moyens, mesure-t-elle l'importance de cette fidélité sur le plan économique et social, sur le plan de l'Union française, sur le plan de l'indépendance de la nation, sur le plan du prestige, enfin, qu'elle peut lui valoir ?

Il nous appartient, à nous députés des régions maritimes, d'en former le vœu. Il vous appartient sans doute, monsieur le ministre, de le réaliser. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. M. Hamon a déposé un amendement qui tend à ramener le crédit du chapitre 1000 au chiffre de 1950, soit 79.207.000 francs.

La parole est à M. Hamon.

M. Marcel Hamon. En réalité, mon amendement ne porte pas sur l'ensemble du chapitre 1000, mais seulement sur l'article 12 de ce chapitre. Je voudrais que le crédit de cet article 12 fût rétabli au chiffre de 1950, donc augmenté.

Je n'ai pas eu l'intention, en déposant cet amendement, de juger le bien-fondé des licenciements qui interviennent dans les services des transports maritimes ni de la lettre rectificative dont vous avez parlé ce matin, monsieur le ministre. Je désire simplement faire remarquer qu'il serait possible de ne pas licencier définitivement les agents auxiliaires des transports maritimes.

En effet, on constate dans les quartiers maritimes que le personnel chargé du payement des prestations de prévoyance n'est pas assez nombreux et que les marins attendent parfois très longtemps ce payement. Une solution simple serait d'affecter aux quartiers maritimes les agents des transports qui vont être licenciés et, à cet effet, de porter le crédit de l'article 12 au chiffre de 1950.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. Gaston Defferre, *ministre de la marine marchande.* Je comprends parfaitement la préoccupation de M. Hamon. Elle a d'ailleurs été la mienne, puisque je suis intervenu auprès de M. le ministre du budget pour obtenir qu'au moins un certain nombre des employés des transports maritimes soient maintenus en activité au ministère de la marine marchande.

Hier, un accord est intervenu entre M. le ministre du budget et moi-même et, en conséquence, une lettre rectificative à été déposée ce matin sur le bureau de l'Assemblée nationale et transmise à la commission des finances. Mais il m'a été indiqué, en fin de matinée, que la commission des finances avait décidé de la disjoindre du budget, afin d'examiner le problème au fond, et qu'elle ne comptait donc pas rapporter à ce sujet au cours du débat en cours. Je précise dès maintenant que je répondrai volontiers, le cas échéant, à une demande d'audition de la commission des finances, pour soutenir devant elle les vues que j'ai fait valoir à M. le ministre du budget.

M. Marcel Hamon. Les employés en cause seront-ils affectés aux services des quartiers maritimes, monsieur le ministre ?

M. le ministre de la marine marchande. Non, car leur activité est nécessaire aux services financiers des transports maritimes.

Vous savez, en effet, que la liquidation des comptes de ces services est une opération longue et assez compliquée, qui nécessite un personnel relativement nombreux. C'est pourquoi j'ai demandé que celui-ci soit maintenu à son poste.

Il ne m'est pas possible de prendre l'engagement que ce personnel sera transféré dans les quartiers de l'inscription maritime, aux fins indiquées par M. Hamon, car je n'ai pas, à ce sujet, l'accord du ministère des finances. Or, je ne puis de moi-même, vous le savez, décider une dépense nouvelle qui ne serait pas acceptée, ce qui reviendrait à prendre une décision sans efficacité.

Je demande à M. Hamon de bien vouloir retirer son amendement. Je pense que mes déclarations lui indiquent suffisamment combien je tiendrai compte de ses préoccupations.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Hamon ?

M. Paul Cermolacce. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. M. Hamon et moi avons décidé de modifier l'amendement n° 7. Nous proposons maintenant, à titre indicatif, une réduction de 1.000 francs.

En effet, les explications de M. le ministre ne nous donnent qu'en partie satisfaction.

Si, en effet, nous pouvons considérer que sa réponse est suffisante en ce qui concerne le sort du personnel des transports maritimes en voie de liquidation, nous ne saurions en dire autant quant au personnel des quartiers d'inscription maritime et, plus particulièrement, du personnel affecté au remboursement des prestations maladie, qui est insuffisant.

Dans tous les quartiers maritimes — et cette situation est paradoxale — ce sont les marins qui font l'avance des frais de maladie et ils sont obligés d'attendre quelquefois cinq ou six mois le remboursement de leurs frais, en raison de la pénurie de personnel.

Après avoir entendu les explications de M. le rapporteur, ce matin, nous demandons que soient étoffés les services des quartiers de l'inscription maritime dont le personnel est insuffisant.

Puisque nous ne pouvons pas proposer de dépenses nouvelles, nous donnons la signification suivante à notre amendement: au lieu de ne maintenir qu'une partie du personnel aux fins de liquidation des comptes et de licencier le reste, étoffons les effectifs des quartiers d'inscription maritime, qui sont, je le répète, insuffisants.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Monsieur Cermolacce, il s'agit là de deux choses tout à fait distinctes: il y a, d'une part, le personnel de la caisse des invalides et, d'autre part, le personnel auxiliaire du ministère.

Je ne crois pas — même si la chose était budgétairement possible — que ce personnel, qui habite Paris, accepterait de quitter la capitale pour aller travailler dans des villes de province. Je ne pense pas que des agents de ce service feraient volontier les frais d'une installation pour un séjour qui, comme le dit M. Cermolacce, ne serait que provisoire et prendrait fin avec le retard en matière de payements.

D'autre part, si, à une époque heureusement passée, il y a eu des retards dans les payements, les choses vont beaucoup mieux à l'heure actuelle.

Je suppose que M. Cermolacce a fait allusion à une situation que je connais bien moi-même, celle de Marseille. Elle est heureusement exceptionnelle, car, dans les autres quartiers, les payements sont effectués maintenant à une cadence beaucoup plus rapide que par le passé.

Je demande donc à M. Hamon de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. Monsieur Hamon, acceptez-vous de retirer votre amendement ?

M. Marcel Hamon. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000, au chiffre de 80 millions 258.000 francs.

(*Le chapitre* 1000, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, 23.856.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 25.097.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 6.598.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 8.592.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1050. — Conseil supérieur de la marine marchande. — Dépenses de personnel. » — (Mémoire.)

« Chap. 1060. — Personnel des services de l'inscription maritime, 201.918.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap: 1070. — Inspection et police de la navigation. — Police des pêches. — Agents du gardiennage. — Traitements et salaires, 194.356.000 francs. »

M. Reeb a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Reeb.

M. Henri-Eugène Reeb. Le chapitre 1070 a trait à l'inspection et à la police de la navigation, à la police des pêches et aux agents du gardiennage.

L'amendement que j'ai déposé, sur ce chapitre, au nom du groupe socialiste, est en rapport étroit avec les mesures que nous demanderons à M. le ministre de prendre lorsque nous aborderons l'examen du chapitre 3040, relatif à la surveillance et à la protection des pêches maritimes.

J'ai dit déjà combien il est nécessaire d'assurer la sauvegarde des gens de mer, même, s'il le faut, au détriment de la police des mers. Je demande à l'Assemblée de bien vouloir approuver cette attitude.

En effet, chaque fois que se produit une catastrophe, l'enquête démontre qu'elle est due à un mauvais équipement: les échelles sont détériorées et n'offrent aucune aide au marin qui, ne pouvant se hisser sur le quai, est écrasé entre la digue et la proue de son bateau; le matériel de secours est inexistant; la construction des canots de sauvetage est en retard, etc.

Il faut mettre en priorité absolue le sauvetage des vies humaines, dussent le gardiennage et la chasse aux belugas en souffrir. Et ce ne sont pas les marins qui nous démentiront. Ils demandent qu'on les aide à sauver leur vie et celle de leurs camarades. Ils considèrent que cette œuvre sera plus utile que l'activité de certains services qui ne leur donnent pas toujours satisfaction.

La chasse aux bélugas est organisée ? Mais ceux qui fréquentent les marins savent bien que lorsque la police de la pêche arrive sur les lieux de pêche pour protéger les filets des marins pêcheurs, il y a beau temps que les bélugas sont partis après avoir fait tous les dégâts possibles!

Je suis persuadé d'interpréter l'opinion de la sous-commission de sauvetage en disant que nous ne voulons plus entendre parler d'accidents mortels dus uniquement au fait que nos ports sont mal équipés pour les sauvetages.

Nous allons donc demander à M. le ministre, à l'occasion de la discussion du chapitre 3040, de transférer une partie de la dotation de ce chapitre, affecté à la construction de bateaux de surveillance, à la reconstitution de notre flotille de canots de sauvetage. Nous ne sommes d'ailleurs pas intransigeants et le laissons absolument libre de chiffrer lui-même l'effort qui doit être fait.

L'an dernier, un crédit de 120 millions de francs a été mis à la disposition des sociétés de sauvetage. Cette année, ce crédit n'est plus que de 80 millions. Nous ne pouvons l'accepter et c'est pourquoi nous avons déposé notre amendement et formulé notre proposition.

En lançant cet appel à l'Assemblée, qui ne peut que me suivre, je suis persuadé de traduire l'opinion de la sous-commission de sauvetage ainsi que celle de la commission de la marine marchande. (*Applaudissements à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande

M. le ministre de la marine marchande. Mon collègue et ami, M. Reeb sait fort bien que vedettes garde-pêche et canots de sauvetage sont affectés à des tâches tout à fait différentes.

D'autre part, il m'est impossible de donner suite à la demande de transfert de crédits qui a été formulée par M. Reeb. En effet, la construction de canots de sauvetage relève du budget d'équipement, alors qu'il s'agit aujourd'hui du budget de gestion et d'entretien.

Même si je voulais suivre M. Reeb, je ne le pourrais donc pas, car je dois observer — ce qui est normal — les règles budgétaires qui ne permettent pas de muter les crédits du budget ordinaire au budget d'équipement.

Quant au fond, M. Reeb a déclaré, avec l'humour que nous lui connaissons, que les vedettes garde-pêche affectées à la chasse aux belugas arrivent toujours, comme les carabiniers, après la bataille. Il laisse entendre que ces vedettes sont parfaitement inutiles.

En vérité, il minimise singulièrement leur rôle, car ces vedettes ne sont pas seulement chargées de la poursuite d'hypothétiques bélugas...

M. Henri-Eugène Reeb. Pas hypothétiques, mais très réels!

M. le ministre de la marine marchande. ...elles ont aussi un rôle de surveillance extrêmement important à remplir pour faire observer la réglementation des pêches.

Il n'est pas exact que, comme un orateur l'a déclaré ce matin, les marins eux-mêmes souhaitent leur disparition. Les pêcheurs sérieux — et c'est le plus grand nombre — désirent, au contraire, que les vedettes garde-pêche continuent à exercer leur surveillance sur notre littoral.

Par conséquent, les crédits de gestion qui figurent au budget doivent être maintenus.

Pour ces deux raisons, l'une d'impossibilité budgétaire, l'autre de fond, je demande à M. Reeb de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Courant, *rapporteur.* La commission des finances ne peut que confirmer l'impossibilité, indiquée par M. le ministre, de faire droit à l'amendement de M. Reeb.

On ne peut virer un crédit du budget des dépenses civiles au budget des investissements. Par conséquent, je ne vois pas le moyen, quelque intéressantes que soient les observations de M. Reeb, de leur donner satisfaction.

Je n'ai pas à me prononcer, au surplus, sur la question technique de savoir si les belugas doivent être chassés ou si l'on peut obtenir d'eux qu'ils se disciplinent eux-mêmes. (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Reeb.

M. Henri-Eugène Reeb. J'ai précisé que mon amendement ne proposait qu'une réduction indicative.

J'ai voulu faire entendre, au sein de cette Assemblée, la protestation de la commission de la marine marchande tout entière et, en particulier, de la sous-commission du sauvetage, devant l'insuffisance des crédits destinés à la construction de canots de sauvetage.

Mes chers collègues, nous sommes en 1951 — depuis peu, certes — et nous avons à peine reconstitué la moitié du matériel de sauvegarde des pêcheurs. Vingt-cinq stations, sur une cinquantaine, sont reconstruites et en état de fonctionnement. L'effort réalisé jusqu'à maintenant devrait être accentué et non pas ralenti. Or, les crédits étant diminués, il s'agit bien d'un ralentissement et je demande à M. le ministre...

M. le ministre de la marine marchande. Si vous le voulez bien, nous reprendrons la question au moment de la discussion du budget des investissements.

M. Henri-Eugène Reeb. L'Assemblée a entendu les objections de forme qu'a présentées M. le ministre.

Elles sont fondées, certes. Mais il faut que le ministre et le Gouvernement sachent bien quelle est la position de l'Assemblée.

Si je demandais un vote, l'Assemblée se prononcerait, je crois, à la quasi-unanimité, sur la réduction indicative que j'ai proposée et sur le sens que je lui ai donné, s'agissant d'un terrain qui n'est pas politique, mais humain.

Ayant ainsi sonné l'alarme, nous reprendrons nos observations au moment de la discussion du budget des investissements.

Je retire mon amendement.

M. le ministre de la marine marchande. Je vous remercie.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1070, au chiffre de 194 millions 356.000 francs.

(*Le chapitre* 1070, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1080. — Salaires du personnel auxiliaire des services extérieurs, 11.753.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1090. — Indemnités et allocations diverses aux personnels des services extérieurs, 9 millions 408 000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. Hamon.

M. Marcel Hamon. Ce chapitre a trait aux indemnités et allocations diverses aux personnels des services extérieurs.

Certaines de ces indemnités sont en diminution, en particulier celles qui concernent les travaux supplémentaires des divers personnels des services extérieurs. Je regrette que l'on ne nous en donne pas la raison d'une manière précise.

S'agit-il d'une suppression d'emplois — article 6 — d'une suppression d'heures supplémentaires ou bien d'une diminution du taux des heures supplémentaires ?

En effet, nous ne voudrions pas que l'on porte atteinte aux droits du personnel.

Ce qui nous préoccupe surtout dans les divers articles du chapitre 1090, c'est l'article 1er concernant le taux des heures supplémentaires.

Nous voudrions savoir à quoi correspond exactement la diminution de certaines de ces indemnités, en particulier de celles qui sont inscrites à l'article 1er.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Il s'agit là d'une conséquence de l'augmentation du taux des déductions pour vacances d'emplois.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chiffre 1090, au chiffre de 9.408.000 francs.

(*Le chapitre* 1090, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1100. — Enseignement maritime. — Traitements et salaires, 46.128.000 francs. »

La parole est à M. Gouge, sur ce chapitre.

M. Henry Gouge. Mesdames, messieurs, la formation des officiers de la marine marchande est l'objet d'incessante réclamations.

Les états-majors de notre flotte de commerce sont insuffisants et les propositions qui sont formulées dans ce budget n'améliorent pas la situation présente, pourtant vivement critiquée.

M. le rapporteur de la commission des finances déclare que les membres de cette Assemblée auront partiellement satisfaction, mais il insiste aussi pour l'établissement d'un plan de réorganisation.

En vérité, les propositions qui nous sont faites ne tiennent aucunement compte des observations que nous avons présentées au cours des précédents débats, en particulier au mois de juin de l'année dernière.

Une légère augmentation des crédits figure au chapitre des traitements et salaires de l'enseignement maritime, mais cette augmentation, très insuffisante, est consécutive au rajustement des traitements et salaires réalisé au cours de l'année et ne correspond pas aux exigences d'une rémunération décente des professeurs, des instructeurs, des moniteurs.

Quant à l'augmentation concernant le personnel de bureau des écoles de la marine marchande, elle s'élève pour l'ensemble des écoles, à 56.000 francs pour 1951. Ce chiffre atteste très clairement, n'est-ce pas ? l'intention de développer la réorganisation réclamée, d'une façon pressante, par les députés et par les organismes professionnels soucieux d'une formation des cadres navigants.

Compte tenu de l'élévation des prix, c'est en fait une réduction des crédits qu'entérine la dotation de ce chapitre.

L'augmentation du nombre des professeurs est notoirement insuffisante, quoi qu'en disent certains collègues habitués à se contenter des promesses ministérielles. L'effectif actuel doit être renforcé.

Six nouveaux professeurs, à compter du 1er juin 1951 seulement, c'est-à-dire à la veille des vacances, alors que les classes sont surchargées du fait de l'insuffisance du nombre des professeurs!

Dans les centres de recrutement normal des futurs marins et officiers, les classes manquent. Faute d'écoles, on ne peut pas inscrire les jeunes gens désireux de se préparer à la navigation maritime.

A Nantes, par exemple, le nombre des classes est insuffisant. Il faut renforcer le personnel enseignant en raison du nombre des élèves officiers mécaniciens. L'effort considérable demandé aux professeurs surchargés ne va pas sans nuire aux élèves.

Le Havre n'a pas encore son école de plein exercice alors que ce grand port est un centre normal de recrutement pour la navigation.

Malgré la qualité et le dévouement des professeurs de la marine marchande, auxquels nous rendons hommage, les élèves doivent recourir aux leçons supplémentaires. De nombreux

élèves sont absents au moment de l'ouverture des cours en raison de leur présence en mer. Ils sont obligés d'effectuer des travaux supplémentaires pour s'assimiler les éléments nécessaires à la poursuite de leurs études et à l'obtention des diplômes.

Cette difficulté a été reconnue par le ministre qui, l'an dernier, a demandé l'inscription d'un crédit de 305.000 francs pour travaux supplémentaires. Mais cette somme, déjà notoirement insuffisante l'an dernier, n'est pas augmentée pour l'exercice 1951.

Les élèves des écoles appartiennent, pour le plus grand nombre, à des familles de travailleurs et les parents, avec des salaires et traitements modestes qui ne leur permettent pas de faire face à leurs dépenses quotidiennes, ne peuvent pas supporter les nouvelles charges créées par les leçons supplémentaires.

Une augmentation des crédits permettrait une amélioration certaine du fonctionnement des écoles. Mais, cette année, les économies sont encore plus sévères, et l'on n'a tenu aucun compte des leçons de l'an dernier.

J'attire également l'attention du Gouvernement et de nos collègues sur le fonctionnement des commissions d'examen. Le crédit de 225.000 francs, inchangé pour 1951, paralyse par son insuffisance les travaux de ces commissions.

Il en ressort des inégalités dont les élèves n'ont pas manqué de nous informer. Ils réclament des modifications qui s'imposent absolument.

Le crédit alloué ne permet pas aux commissions d'examen de se déplacer dans tous les centres. Des examinateurs complémentaires sont donc recrutés sur place par mesure d'économie.

Certes, nous ne contestons pas les qualités et les capacités de ces examinateurs, mais les notes, de ce fait, sont trop variées. L'égalité de la notation dans tous les centres est absolument nécessaire.

Enfin, du fait de la faiblesse de ce crédit, on oblige les élèves à se déplacer pour se rendre au centre où ils doivent subir un examen; beaucoup d'entre eux ne peuvent pas supporter les frais de voyage.

Je présenterai quelques observations sur d'autres aspects de l'enseignement maritime, évoqués à d'autres postes, mais qui forment un tout avec le problème que nous évoquons aujourd'hui.

Au chapitre 3070, 258.000 francs supplémentaires sont inscrits au titre de « mesures nouvelles » pour « mobilier scolaire, matériel d'enseignement, fonctionnement des ateliers », le total des crédits votés en 1950, sur cet article, ayant atteint 3 millions 300.000 francs.

Comment peut-on prétendre réaliser un effort dans de telles conditions ?

Lorsqu'il s'agit de crédits destinés au réarmement d'une armée pour le compte des capitalistes étrangers, vous ne manquez pas de faire ressortir l'augmentation du coût de la vie, la montée des prix industriels, etc. Mais, pour un matériel d'enseignement maritime qu'il faut toujours plus moderne et conforme au développement de la technique, vous considérez que 258.000 francs d'augmentation sont suffisants.

Dans le même chapitre, aucune augmentation n'est prévue pour les exercices pratiques et l'éducation physique des élèves des écoles nationales de la marine marchande.

Le matériel des ateliers reste le même depuis de longues années. Cependant, les machines sont vieillies et un renouvellement de ce matériel s'impose.

On reproche à l'enseignement maritime d'être trop théorique. M. le rapporteur le souligne dans son rapport et se plaint, en particulier, de l'abandon de la navigation par les élèves sortis de l'école de Paris.

Des observations analogues furent souvent présentées, mais le ministre ne tient pas compte de nos observations. Je voudrais citer ici l'opinion de personnes qu'on ne peut soupçonner de sentiments amicaux à l'égard des communistes, et même des syndicats de marins, en particulier un passage d'un vœu concernant la marine marchande adopté par le congrès du parti radical-socialiste. Dans ce vœu, apporté par M. Cuny, on lit l'appréciation suivante :

« C'est enfin le problème du recrutement des cadres navigants qui doit être résolu d'urgence, car la situation actuelle constitue une grave menace pour notre activité sur les mers. Notre flotte de commerce manque d'officiers. La presque totalité des navires est armée avec des états-majors composés pour une part trop importante d'officiers navigants par dérogation, soit qu'ils possèdent des brevets insuffisants ou incomplets, soit même qu'ils n'aient pas de brevet du tout, cas fréquent du troisième mécanicien.

« Certes, la technique moderne impose à l'officier des études très poussées, mais celles-ci, trop théoriques, ne tiennent pas assez compte des réalités. Aussi, les écoles de navigation sont-elles de plus en plus peuplées d'élèves dont le niveau scientifique est certainement des meilleurs, mais qui sont de moins en moins recrutés dans le milieu maritime. D'où cette conséquence trop fréquente que de nombreux jeunes gens, leurs examens passés, se rendent compte que le métier de la mer ne répond pas à leurs aspirations et essaient de revenir au milieu terrien dont ils sont issus.

« Au surplus, nos programmes sont d'un niveau très supérieur à ceux des autres nations maritimes. Or, il est superflu de mettre en cause la valeur professionnelle des officiers britanniques, par exemple. »

Je ne suivrai par M. Cuny dans son appréciation d'un « superflu » qui laisse supposer un niveau très supérieur de nos programmes d'enseignement maritime.

Cet enseignement, « des meilleurs », est nécessaire et il est heureux qu'il en soit ainsi. Mais ce recrutement permettrait de conserver des cadres de qualité et ferait cesser les dérogations qui permettent de donner les responsabilités d'un chef à des titulaires de brevets insuffisants ou incomplets, si les crédits étaient augmentés en conséquence.

Le crédit de l'article 1er du chapitre 4060 concernant les « bourses pour l'entretien des élèves dans les écoles nationales de la marine marchande » est augmenté de 400.000 francs.

Le crédit pour les bourses est augmenté de 800.000 francs, m'objectera-t-on. Sans doute, mais, d'un autre côté, le crédit pour « aide aux élèves des écoles nationales de la marine marchande, victimes de la guerre » est diminué de 400.000 francs.

L'année dernière, j'ai démontré la nécessité de porter à au moins 12 millions de francs les crédits destinés aux bourses des élèves de l'enseignement maritime. Cela aurait permis d'élever les bourses à 70.000 ou 72.000 francs environ et de satisfaire modestement les demandes.

Aujourd'hui, c'est une augmentation de 800.000 francs que l'on nous propose !

Par conséquent, vous persistez à fermer les écoles aux élèves désireux de rester dans la carrière maritime.

Je prends l'exemple des officiers mécaniciens, dont on a fait état. Pour obtenir le brevet de 1re classe, trois formules s'offrent aux futurs officiers :

Premièrement, l'école de navigation, telle celle de Paris, où une formation théorique permet à un homme de vingt-quatre ans de posséder ce brevet;

En second lieu, la formule mi-théorique, mi-pratique, des écoles nationales d'enseignement maritime, dont nous avons également parlé;

Enfin, la formule qui permettrait à un graisseur sorti de l'école d'apprentissage maritime de préparer, par la suite, le brevet de mécanicien de 3e classe.

Ces hommes réalisant à la fois le travail à bord des bateaux et poursuivant leurs études pendant les mois nécessaires pour obtenir le brevet, se destinent à la rude vie des gens de mer. Marins déjà éprouvés, voulant continuer la navigation, désireux d'améliorer leurs conditions de vie et de satisfaire les besoins de la famille, ils sont fidèlement attachés à la grande famille des marins dont ils désirent poursuivre la glorieuse tradition.

N'est-ce pas là la meilleure garantie pour le recrutement de nos futurs cadres ? Les grands ports, en particulier les centres de constructions navales, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, le Havre, pour n'en citer que quelques-uns, fournissent d'excellents métallurgistes qui aiment leur métier; nombre de ceux-ci sont désireux d'entrer dans les équipages auxquels sont confiées la conduite et la responsabilité, sur les mers, des navires sortis des chantiers.

Malheureusement, le Gouvernement ne tient pas compte de ce désir dont s'enrichirait la marine marchande.

Devant la carence gouvernementale, des initiatives privées se sont fait jour. Ceci est tout à l'honneur des gens de mer. Les organismes professionnels ont conçu le projet d'ouvrir une école d'officiers mécaniciens de 3e classe, au port de pêche de Kéroman-Lorient. Cette école est due à l'initiative du personnel technique de ce port.

A Marseille, un cours d'officier mécanicien de 3e classe est également créé par les organisations professionnelles.

Il faudrait ouvrir immédiatement sept à huit cours de mécaniciens de 3e classe pour permettre aux futurs officiers et officiers en activité d'acquérir les brevets nécessaires.

L'insuffisance des crédits prévus pour l'enseignement maritime ne permet pas d'améliorer la situation de cet enseignement.

En réalité, le Gouvernement et son ministre de la marine marchande n'ont pas tenu compte des observations présentées précédemment. Il n'y a pas, ni pour les marins, ni pour nous, un ministre des finances et un ministre de la marine marchande, dont le premier freine les désirs du second; il y a un Gouvernement solidaire dans ses actes. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

Comment s'étonner alors si des marins nous font connaître leurs inquiétudes et en arrivent à se poser la question sui-

vante: Ne va-t-on pas vers un encadrement des équipages par un état-major placé sous la direction d'éléments étrangers ?

Il fut un temps où le souci de la défense nationale exigeait la formation d'officiers fortement expérimentés, mais il y avait alors une volonté d'indépendance nationale et de défense de la marine marchande.

Les ouvriers des constructions et des réparations navales licenciés depuis de nombreux mois se demandent si le président du conseil, qui, dans son message du jour de l'an, n'a pas hésité à déclarer qu'il n'y a pas de chômeurs dans notre pays, considère comme terminé l'effort indispensable pour le relèvement de la marine marchande.

Chômage dans les constructions navales auxquelles on promet un statut, sans rien apporter de positif d'ailleurs, crédits insuffisants pour l'enseignement maritime, ces faits ne permettent pas de brillantes perspectives pour notre marine marchande.

Je voudrais également dénoncer l'impossibilité, toujours en raison de la faiblesse des crédits, de développer l'apprentissage maritime. La faible augmentation de ces crédits, dont on a parlé ici, s'impose pour le versement des traitements du personnel enseignant. Mais, en dehors même de l'insuffisance notoire des crédits, aucun effort nouveau n'est prévu pour la formation de directeurs et instructeurs.

Les écoles d'apprentissage maritime forment environ 1.200 mousses, alors que les besoins sont du double et atteignent près de 2.400.

Les jeunes gens passant par ces écoles acceptent des sacrifices pécuniaires et s'astreignent à de sérieux travaux, dans l'espoir de pouvoir travailler dès leur sortie de l'école pour tenter de couvrir le lourd dommage subi pendant les neuf mois de cours. Mais, pour nombre d'entre eux, l'attente d'un embarquement ouvre de sombres perspectives.

Malgré les garanties qu'ils apportent après leur stage, et sans doute pour les récompenser, eux et leurs familles, d'avoir consenti de gros sacrifices, ils doivent attendre longtemps un embarquement. La chose peut paraître paradoxale, puisqu'on réclame l'ouverture de cours en plus grand nombre, mais les fascicules d'embarquement sont délivrés à d'autres jeunes gens.

Sans doute on pourra m'objecter qu'en vertu de la « liberté », chacun peut naviguer s'il trouve embarquement. Mais un gouvernement et un parlement qui prétendent organiser, et surtout diriger la formation professionnelle n'ont pas le droit de duper des jeunes gens, surtout lorsque ceux-ci et leurs familles s'astreignent à de gros sacrifices dont, bien souvent, les parents ne peuvent jamais se remonter.

Les crédits inscrits pour les dépenses d'entretien et frais de pension sont augmentés, mais il n'en résulte aucune amélioration. L'augmentation des crédits est rendue nécessaire par la montée toujours constante des prix, elle n'apporte aucune aide supplémentaire aux élèves, qui doivent faire face à de grosses dépenses.

Les jeunes gens désirant entrer dans une école d'apprentissage doivent demander à leurs parents la constitution d'un « sac » comprenant les bottes, le ciré, le linge, jusques et y compris les draps de couchage, ce qui représente une lourde dépense pour des familles de travailleurs. Ces familles doivent aussi payer une grande partie de la nourriture et, pendant neuf mois, les parents des élèves ne perçoivent que de faibles allocations familiales.

Nous demandons, comme le réclament les familles des apprentis, l'internat gratuit pour ces jeunes gens, avec la fourniture gratuite des éléments nécessaires aux élèves, y compris le sac d'entrée, l'entretien et la nourriture.

Cet effort indispensable honorerait ceux qui prétendent être les défenseurs des marins.

Au même chapitre, une économie de 480.000 francs est opérée sur l'entretien et la réparation des embarcations servant aux écoles d'apprentissage. Cette diminution démontre combien on rogne sur des crédits dont l'utilité pour la formation de nos marins est pourtant indiscutable.

Notre collègue M. Guiguen a rappelé, ce matin, les dangers courus par les marins, à qui nous nous devons d'apporter la sécurité indispensable.

Prétendre, dans la présentation d'un budget, qu'il n'y aura pas de grosses réparations à effectuer en cours d'année aux embarcations, c'est vouloir ignorer les accidents tragiques dont sont trop souvent victimes les gens de mer, dont les mousses malheureusement, pour la sécurité desquels il n'est pas permis de retrancher une somme, aussi faible soit-elle, dans un budget déjà insuffisant.

Lorsqu'on voit, dans le port de Nantes, les deux modestes barques servant aux écoles d'apprentissage, on a une idée précise de l'insuffisance du matériel mis à la disposition de ces jeunes gens.

Enfin, nous demandons que le temps passé aux écoles d'apprentissage maritime soit compté comme temps passé en service à la mer. (*Très bien ! très bien ! à l'extrême gauche.*)

Mesdames, messieurs, l'apprentissage et l'enseignement maritimes sont destinés à former des marins et des officiers aux connaissances techniques les plus développées et d'une condition physique les rendant aptes à supporter la rude vie des gens de mer. Ces hommes portent de lourdes responsabilités, ils ont à défendre des vies humaines en assurant un travail quelquefois périlleux. Ils font rayonner sur les mers le pavillon de nos navires, dont on se plaît à reconnaître la qualité et la bonne tenue.

Mais les crédits qui nous sont présentés ne permettent pas de penser que la formation de marins et d'officiers de la marine marchande se fera dans des conditions reconnues pourtant nécessaires par de nombreuses personnes qui s'intéressent à la marine marchande.

L'occupation des ports par des armées étrangères, l'utilisation de nos quais de Bordeaux, de la Rochelle, pour l'accostage de bateaux étrangers et le déchargement de matériel de guerre, soulèvent l'indignation et la colère de nos populations maritimes.

Le Gouvernement a trouvé une majorité pour approuver les crédits servant à financer sa participation intensive à une préparation à la guerre. Sa politique indigne les Français et les Françaises qui voient circuler à Nantes, à Saint-Nazaire et à l'intérieur du pays des commissions d'officiers américains. Les chômeurs, les ouvriers des constructions navales, les marins, ne ménagent pas leurs critiques et n'acceptent pas que les nouveaux occupants, dont les chefs commettent le crime de « la terre brûlée » à des milliers de kilomètres de leur pays, viennent préparer de nouveaux terrains de combats, de misère et de deuils. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

L'union et l'action de tous les défenseurs de la marine marchande, des ports et de la construction navale s'élargissent, se développent chaque jour davantage et mettront en échec votre politique de soumission aux exigences des fauteurs de guerre, pour la remplacer par une politique d'indépendance nationale, de développement de la marine marchande, par l'ouverture d'échanges de trafics avec tous les pays, qui comme notre peuple, veulent défendre et sauvegarder la paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Courant, *rapporteur.* Comme je l'ai déjà indiqué, la commission des finances s'est grandement soucié de cette question qui lui paraît l'une des principales de toutes celles que pose ce budget.

Je voudrais fournir à l'Assemblée quelques explications précises et chiffrées sur ce que représente ce budget au point de vue de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes.

Il comprend en fait quatre dispositions qui portent augmentation de l'effort en matière d'enseignement et d'apprentissage maritimes.

D'abord, un crédit de 2.511.000 francs est prévu pour la création de six nouveaux postes de professeurs, savoir: un poste de professeur d'hydrographie, pour compléter les effectifs de l'école de plein exercice du Havre, qui est en voie de reconstitution; quatre postes de professeur mécanicien, dont deux à Nantes, ce qui, certainement, fera le plus grand plaisir à mon collègue M. Gouge, un à Paris et un à Marseille; un poste de professeur de technique à l'école de Marseille.

En outre, il est prévu une augmentation de 3.650.000 francs sous la rubrique « relèvement de taux affectant les indemnités particulières », relèvement portant sur les vacations des professeurs de l'enseignement maritime.

Il existe également une augmentation de 1.220.000 francs pour ouverture de cours dans l'enseignement maritime.

Enfin l'apprentissage maritime est doté d'un supplément de crédits de 24.961.000 francs.

Ces quelques chiffres traduisent, en gros, l'effort supplémentaire accompli dans le budget de cette année.

Je m'associe entièrement aux observations présentées, au début de son discours, par M. Gouge. La commission des finances ne s'opposera pas, si exigeante qu'elle soit quand il s'agit des deniers de l'Etat et de la sauvegarde de l'équilibre budgétaire, à un effort nouveau l'an prochain, sur ces chapitres.

La question est de savoir si cet effort supplémentaire peut être fait utilement cette année s'il n'est pas plus logique et efficace, comme je l'ai proposé dans mes explications, que les prochains mois soient d'abord consacrés à l'établissement d'une méthode de travail et au vote d'une loi réorganisant l'enseignement et l'apprentissage maritimes, de façon que les crédits dégagés puissent être immédiatement employés à bon escient par une administration qui aura déterminé exactement ce qu'elle veut faire.

J'entendais, il y a un instant, mon collègue M. Gouge dire: Pourquoi attend-on le mois de juin pour engager les professeurs ?

La réponse à cette question est bien simple: C'est au mois de juin qu'on peut engager les professeurs qui vont commencer l'année scolaire en octobre. Si l'on engageait des professeurs au mois de janvier pour les mettre en fonctions au mois de février, ils ne pourraient faire qu'une demi-année de classe. Ils ne pourraient pas ouvrir de nouveaux cours et pourraient tout juste venir au secours des professeurs déjà en fonctions.

Il me semble donc que c'est au cours de cette année que nous devons, tous d'accord — et je le suis entièrement sur ce point avec M. Gouge — demander à M. le ministre de la marine marchande d'élaborer une texte nouveau sur l'organisation générale de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes, texte que nous désirons tous voir sortir rapidement.

Si les crédits prévus cette année ne sont pas très importants, il serait cependant injuste de ne pas souligner qu'ils sont en augmentation et constituent une sérieuse amélioration sur ceux de l'an dernier et, partant, un acheminement sensible vers cette situation meilleure qu'il nous paraît juste et de l'intérêt même du pays de donner à l'enseignement et à l'apprentissage maritimes.

Nous demanderons à M. le ministre de la marine marchande et à ses services de noter tout spécialement le désir, que je crois avoir le droit de formuler au nom de l'Assemblée unanime — j'insiste sur ce point — que, sans perdre de temps, les mois à venir soient utilisés à l'élaboration de ce nouveau statut, afin que, lors de la discussion du budget de l'an prochain, la commission des finances soit appelée à examiner un crédit accru, en harmonie avec les besoins de l'enseignement maritime.

Il est frappant de constater combien minimes sont les crédits supplémentaires nécessaires pour améliorer l'enseignement maritime, par rapport à l'ensemble des crédits de l'Etat: quelques millions de francs placés à bon escient, à condition qu'ils soient bien employés et qu'ils accompagnent une réorganisation véritable de l'enseignement maritime, permettront de donner à la France le bénéfice d'une foule de vocations maritimes.

A cet égard, des économies trop grandes seraient mal venues. Je me ferai le défenseur des services de la marine marchande devant la commission des finances, qui ne manquera pas de m'écouter d'une oreille favorable lorsqu'il s'agira, en fonction d'un plan de réorganisation de l'enseignement maritime, de doter cette nouvelle organisation des crédits suffisant à son fonctionnement.

M. le président. La parole est à M. Rousseau.

M. Charles Rousseau. Je veux simplement souligner qu'il serait bon d'intéresser les syndicats de marins à l'apprentissage maritime et à celui des pêches notamment.

Vous vous doutez bien que nous ne sommes pas partisans d'une étatisation complète. L'Etat doit encourager cet apprentissage, mais il convient surtout que ces écoles d'apprentissage maritime soient organisées dans les ports. L'expérience montre qu'elles fonctionnent très bien dans ce cas.

Elles permettent ainsi aux marins, aux pêcheurs, de s'organiser sur place et de choisir eux-mêmes les professeurs. Lorsque les pêcheurs sont eux-mêmes intéressés directement à la question, nombreux sont les mousses qui suivent les cour de ces écoles: on en compte cinquante, quatre-vingts, cent et jusqu'à cent cinquante par école.

En revanche, lorsque ces écoles sont en quelque sorte étatisées, dans la plupart des cas elles ne sont plus fréquentées. Nous nous en sommes aperçus à plusieurs reprises.

M. Alain Signor. Cela est peut-être vrai en Vendée, mais pas ailleurs

M. Charles Rousseau. Je demande donc que les marins eux-mêmes soient intéressés et participent à l'enseignemnt donné dans ces écoles.

C'est la meilleure condition d'un bon apprentissage maritime. Ce dernier se pratique surtout en mer par beau temps et, par mauvais temps, à l'école. Il faut donc éviter que, par suite d'une trop grande rigidité des programmes, les élèves, au lieu d'aller en mer, restent à l'école par beau temps.

M. le président. Monsieur le ministre, désirez-vous répondre tout de suite aux orateurs qui ont pris la parole sur le chapitre 1100 ou préférez-vous répondre en une seule intervention à ces orateurs et à M. Coudray qui a déposé un amendement à ce chapitre ?

M. le ministre de la marine marchande Je préfère prendre la parole quand M. Coudray aura soutenu son amendement, monsieur le président.

M. le président. J'appelle donc l'amendement de M. Coudray qui tend à réduire, de 1.000 francs à titre indicatif, le crédit du chapitre 1100.

La parole est à M. Coudray.

M. Georges Coudray. Cet amendement est plus particulièrement destiné à provoquer quelques explications de la part de M. le ministre.

J'ai écouté avec beaucoup de satisfaction et d'intérêt les précisions apportées, il y a quelques instants, par M. Courant, rapporteur spécial du budget de la marine marchande, sur l'augmentation des crédits affectés à l'enseignement et à l'apprentissage maritimes.

Je laisserai de côté, pour le moment, la question de l'apprentissage, sur laquelle je reviendrai lorsque nous examinerons les chapitres relatifs aux subventions.

L'enseignement maritime dispensé dans nos écoles nationales de la marine marchande — il est permis de le constater après M. le rapporteur — n'a pas bénéficié cette année du développement que l'on attendait. L'augmentation des crédits consacre simplement l'état de fait actuel.

Chacun de ceux qui, parmi nous, s'intéressent à cet enseignement maritime savent qu'à la suite des destructions par faits de guerre, un grand nombre de nos écoles d'enseignement maritime ont été fermées et qu'il en est résulté une désorganisation de cet enseignement.

Chacun sait également que la reconstruction de notre flotte qui — félicitons-nous en — est aujourd'hui achevée, puisque de 900.000 tonneaux qu'elle comptait à la Libération, elle en a aujourd'hui trois millions, a fait naître des besoins nouveaux et qu'une nécessaire adaptation à l'évolution de la navigation, notamment dans le domaine des machines, doit être réalisée.

Ainsi, tout le problème de l'enseignement maritime est à reconsidérer. Après M. Courant, j'insiste pour que M. le ministre de la marine marchande veuille bien se consacrer à l'étude de ce problème.

Certes, au cours des années passées, le ministère de la marine marchande avait envisagé la création d'une grande école nationale dont le siège eût été dans la capitale.

J'ai eu l'occasion de dire à vos prédécesseurs, monsieur le ministre, combien cette création me paraîtrait non seulement inopportune, mais monstrueuse.

S'il est vrai que des vocations maritimes très brillantes naissent dans tout le pays, il n'est pas moins vrai que les vocations solides, durables et fortes naissent parmi nos population maritimes. C'est parmi elles qu'on trouve les héritiers des traditions de la mer, traditions qui ne relèvent pas seulement du rêve et de l'imagination, mais qui s'imprègnent du sacrifice et de l'effort que comporte la fidélité à la mer.

C'est parmi ces populations qu'on trouvera les vocations définitives les plus solides dont nous avons besoin. C'est donc au milieu d'elles que doivent être créées nos écoles d'enseignement maritime, non seulement pour le recrutement de ces vocations, mais pour leur formation.

Il va de soi que ce n'est pas sur les grands boulevards de la capitale ou sur les rives de la Seine...

M. Charles Rousseau. Très bien!

M. le rapporteur. Sur le lac du bois de Boulogne ? (*Sourires.*)

M. Georges Coudray. ... que se feront l'instruction et la formation de nos officiers de marine, mais sur la mer.

Je vous demande, monsieur le ministre, de préciser la pensée et la politique de votre département sur cette réorganisation, car la solution de ce problème ne peut pas être indéfiniment remise. Je tiens à souligner l'urgence des besoins signalés.

J'espère que vous serez encore ministre de la marine marchande l'année prochaine pour être en mesure de nous soumettre le statut que nous attendons, concernant la réorganisation de notre enseignement maritime. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Mazier.

M. Antoine Mazier. J'ai à présenter des suggestions et à poser des questions à M. le ministre au sujet de l'enseignement maritime.

Au cours de la discussion du budget de l'exercice 1950, j'avais attiré l'attention de son prédécesseur sur les questions que pose l'organisation de l'apprentissage et de l'enseignement maritime.

La formation professionnelle de nos marins pose deux problèmes: celui des cadres qui est du ressort de l'enseignement maritime et celui de l'enseignement des marins qui est du ressort de l'apprentissage maritime, les deux enseignements devant être liés afin de permettre un acheminement éventuel des marins vers les cadres supérieurs.

J'avais signalé, l'an dernier, l'insuffisance des crédits et je me réjouis, avec le rapporteur de la commission des finances, de l'augmentation de ces crédits accordée cette année. Nous en remercions M. le ministre de la marine marchande.

J'avais insisté aussi sur la nécessité d'établir un statut de l'apprentissage maritime et je serais heureux de connaître les mesures qui ont été prises à ce sujet, car, si je suis bien renseigné, les écoles d'apprentissage maritime sont financées à peu près totalement par le budget de la marine marchande, mais ne sont pas gérées par des représentants de la marine marchande.

Je voudrais savoir s'il est vraiment intervenu entre le ministère de la marine marchande et les organismes gestionnaires de ces écoles des contrats qui donnent à l'Etat payeur toutes les garanties désirables.

Je me félicite de l'augmentation des crédits consacrés à l'enseignement maritime, ce qui permettra de payer les heures supplémentaires à des professeurs qui, jusqu'à présent, se voyaient obligés, soit de faire gratuitement des heures d'enseignement supplémentaire, soit de ne pas en faire.

Je signale, après les orateurs qui m'ont précédé, que l'Assemblée aurait intérêt à savoir quels sont les projets du ministère à ce sujet. Notre désir est que le Gouvernement nous soumette un projet qui nous permettrait de connaître les réformes qu'il entend apporter à l'organisation actuelle de l'enseignement maritime.

Au sujet de la liaison entre l'apprentissage et l'enseignement maritime, j'attire l'attention du ministre sur une question dont, d'ailleurs, j'ai déjà eu l'occasion de l'entretenir.

L'apprentissage maritime, si j'en crois M. le rapporteur de la commission des finances, ne fournit qu'un contingent de mousses inférieur aux besoins réels de nos compagnies.

Or, nous avons voté, il y a quelques mois, une loi spécifiant que ne pouvaient être embarqués sur les bateaux de commerce que les jeunes gens qui avaient suivi les cours d'apprentissage maritime.

Si, vraiment, le nombre de mousses formés dans ces écoles est insuffisant, il en résultera que les compagnies devront faire appel à d'autres jeunes gens que les titulaires du certificat d'aptitude professionnelle à la sortie de l'école d'apprentissage.

M. Paul Cermolacce. Cela s'est fait.

M. le rapporteur. C'est exact.

M. Antoine Mazier. Aussi demanderai-je à M. le ministre de réserver la priorité d'embarquement à des jeunes gens qui sont vraiment dignes de notre intérêt.

Il s'agit des jeunes gens qui, jusqu'à présent, n'étaient justiciables ni des écoles d'apprentissage maritime parce que leur niveau d'instruction générale est supérieur à celui de l'enseignement dispensé dans ces écoles, ni de l'enseignement maritime parce que leur formation ou leur culture ne leur permet pas de suivre cet enseignement.

Ce sont des jeunes gens qui se destinent au brevet de capitaine de la marine marchande ou de lieutenant au cabotage.

Dans des régions de recrutement intensif du personnel de la marine marchande, comme les région bretonnes, ces jeunes gens suivaient pendant deux ou trois ans les cours complémentaires des localités de la côte ou l'enseignement des collèges modernes, puis ils embarquaient comme pilotins ou mousses et se préparaient ensuite à l'école de navigation de Paimpol ou à une école analogue.

Or, ces jeunes gens sont très gênés, car il ne peuvent obtenir un embarquement que s'ils sont titulaires d'un brevet d'aptitude professionnelle et s'ils ont suivi les cours d'une école d'apprentissage.

Il serait bon — ceci est très important du point de vue pratique, monsieur le ministre — d'établir une liaison entre ces écoles qui, traditionnellement et depuis des années, forment des cadres pour la marine marchande et les écoles d'apprentissage proprement dites.

Il serait nécessaire que ces jeunes gens sortant d'un cours complémentaire ou d'un collège moderne, qui ont un niveau de culture générale supérieur à celui des écoles d'apprentissage, suivent pendant quelques semaines les cours d'une école d'apprentissage de leur région et qu'à la sortie de ce stage provisoire, très court, vous leur délivriez le certificat d'aptitude professionnelle leur permettant d'embarquer comme pilotins ou mousses.

Ainsi, ces jeunes gens pourraient ensuite se présenter au concours d'entrée pour la préparation du brevet de capitaine de la marine marchande ou de lieutenant au cabotage.

J'insiste sur ce point, car les jeunes gens que vous recruterez ainsi entendent se consacrer au métier de la mer, obéissant en cela à la tradition et à des habitudes qu'évoquait, il y a un instant, M. Coudray.

Si nous maintenons rigoureusement, en vertu de la loi dont j'ai parlé, la priorité d'embarquement aux seuls élèves sortants des écoles d'apprentissage, le recrutement se trouvera tari. Or, c'est par un recrutement de ce genre que, depuis des années, dans une région comme la Bretagne, étaient formés les cadres de la marine marchande.

C'est pourquoi j'ai tenu, au moment où vous envisagez de réformer l'organisation de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes, à attirer votre attention sur ce point et à vous demander de tenir compte des éléments existants et de les utiliser à plein.

Voici un dernier point sur lequel je voudrais attirer votre attention. Vous exigez des candidats aux examens de capitaine au long cours un stage de navigation. Vous avez raison, car il est normal que vous n'acceptiez dans les écoles que des jeunes gens qui ont déjà pris contact avec la mer, non seulement avec ce qu'elle peut réserver de satisfaction pour des jeunes gens épris d'aventure, mais aussi avec ce qu'elle peut réserver de déceptions, d'efforts et de sacrifices. Mais je crois que vous avez tort d'exiger ce stage avant le passage du concours théorique.

Prenons l'exemple d'un élève titulaire du baccalauréat de mathématiques élémentaires. Vous lui imposez de naviguer pendant deux ans avant de passer un concours théorique. Quand il a passé ce concours théorique, il entre à l'école.

Il serait beaucoup plus logique, à mon sens, de faire passer cet examen théorique à l'élève qui sort du lycée et de l'envoyer ensuite faire son stage en lui accordant une priorité parce qu'il a été reçu au concours. Après ce stage, il jugerait s'il doit ou non persévérer dans sa vocation. Si, au contraire, vous imposez le stage avant le passage du concours théorique, ces jeunes gens, pendant deux ou trois ans, naviguent, oublient les connaissances théoriques nécessaires à la préparation du concours et se trouvent ainsi singulièrement défavorisés.

C'est pourquoi il est utile, à l'inverse de la situation présente, de leur faire subir le concours théorique avant le stage, celui-ci étant néanmoins préalable à l'enseignement dispensé par l'école de navigation.

Voilà les quelques points qui, vous le remarquerez, ne sont pas d'ordre théorique mais d'ordre pratique, sur lesquels je voulais attirer votre attention et celle de vos services, monsieur le ministre, au moment où vous vous préoccupez de reviser l'organisation de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Mesdames, messieurs, je comptais, au cours de l'intervention que je me proposais de faire à la fin de la discussion du budget de la marine marchande, parler des problèmes de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes.

Mais puisqu'ils sont posés maintenant et que divers orateurs m'ont posé de nombreuses questions à ce sujet, j'y répondrai tout de suite.

Je tiens tout d'abord à remercier M. le rapporteur de la commission des finances d'avoir bien voulu reconnaître l'effort qui a été accompli cette année dans ce domaine.

En effet, le problème posé au ministère de la marine marchande concerne à la fois une question d'ordre pratique et une question de principe.

Sur le plan pratique, il fallait essayer d'obtenir, dans les plus courts délais, des augmentations de crédits pour disposer d'un plus grand nombre de professeurs, pouvoir leur payer des heures supplémentaires et faire fonctionner les écoles d'enseignement et les centres d'apprentissage dans les meilleures conditions.

Nous avons obtenu une augmentation des crédits qui, certes, n'est pas considérable, mais qui, étant donné les restrictions imposées à tous les budgets, marque tout de même la volonté du Gouvernement de s'intéresser à l'enseignement et à l'apprentissage maritimes.

En ce qui concerne la question de principe, on m'a interrogé sur le futur statut d'un enseignement et d'un apprentissage maritimes. M. le rapporteur de la commission des finances m'a demandé de bien vouloir saisir l'Assemblée d'un projet de loi à ce sujet.

Je me permets d'indiquer à l'Assemblée qu'à mon avis cette question peut être réglée sans qu'il soit besoin d'avoir recours à un texte législatif. Il suffit, en effet, de dispositions intérieures, voire réglementaires, pour mettre au point notre système d'enseignement maritime.

Je puis d'ailleurs indiquer à l'Assemblée que, dès avant mon arrivée au ministère de la marine marchande, mon prédécesseur et les services se sont intéressés à la question et que moi-même, dès l'abord, je me suis penché sur ce problème et j'ai essayé d'améliorer l'enseignement maritime tel qu'il était conçu jusque-là.

La première question qui se pose est de savoir quelle est la cause de la désaffection que l'on a constatée dans le recrutement des officiers de la marine marchande et particulièrement

des officiers mécaniciens. S'agissant de l'enseignement maritime, je parlerai tout à l'heure de l'apprentissage.

On a constaté que le recrutement traditionnel s'était modifié, qu'il y avait moins de jeunes gens des régions côtières, notamment des côtes de la Manche, de Bretagne, ou des côtes méridionales et de la Corse, à suivre les cours des écoles d'enseignement maritime et à se destiner à la carrière d'officier de la marine marchande.

Par contre, des jeunes gens habitant le centre de la France, et n'ayant pas la vocation maritime traditionnelle, venaient suivre les cours, passaient les examens et devenaient officiers de la marine marchande.

Mais on a constaté assez rapidement une certaine désaffection de la part de ces jeunes gens pour le métier de marin. Bien que reçus à l'examen, même brillamment, un assez grand nombre d'entre eux abandonnaient au bout de quelque temps la carrière maritime pour se consacrer à un métier soit industriel, soit d'une autre nature, mais qui n'avait pas un caractère maritime. De toute façon, ils ne naviguaient plus.

On s'est aperçu que le recrutement avait souffert de la guerre, car, pendant la guerre, le nombre d'officiers embarqués a diminué considérablement: beaucoup de ceux qui ne pouvaient plus naviguer, notamment parmi les mécaniciens, ont trouvé du travail dans l'industrie, et après la guerre ils n'ont pas repris la navigation. Ils ont gardé le métier qu'ils avaient trouvé pendant la guerre.

On s'est aperçu aussi que, du fait de la modification géographique du recrutement, les jeunes gens qui entraient dans la marine marchande rencontraient dans leur vie familiale — je suis obligé de le dire — des difficultés que ne rencontrent pas ceux qui se marient dans des régions côtières, épousent des jeunes filles dont la famille comprend elle-même des marins et a l'habitude de voir le mari partir pour d'assez longues périodes.

Ces jeunes gens, ayant épousé des jeunes filles qui habitaient le centre du pays, étaient en butte à certaines difficultés familiales, leur belle-famille ne comprenant pas qu'ils partent pour longtemps.

Et, mon Dieu! au bout de quelque temps, cédant aux sollicitations de leur jeune épouse, de leurs enfants ou de leur belle-famille, il est arrivé que certains de ces jeunes renoncent à la carrière maritime.

Je vois sourire des collègues, mais je crois qu'il y a là une raison profonde et très vraie de la situation sur laquelle nous nous penchons: alors qu'en Bretagne il est de tradition que les épouses acceptent que leur mari navigue, quels que soient les inconvénients du métier, l'état d'esprit est différent dans le reste du pays.

On a parlé beaucoup également de la difficulté des examens. L'année dernière, au Conseil de la République, le président de la commission de la marine marchande, M. Abel Durand, m'a interrogé sur le pourcentage des candidats reçus aux examens de l'enseignement maritime. En réalité, les examens ne sont pas devenus, depuis quelques années, plus difficiles, mais leur caractère s'est trouvé modifié du fait d'inventions récentes, comme le radar et le sondeur ultra-son, et par certaines techniques très perfectionnées, du fait aussi, il faut le reconnaître, qu'on a inclus dans le programme ce qu'on a appelé les « notions » d'un certain nombre de matières particulièrement compliquées et qu'on a exigé des candidats des connaissances scientifiques et théoriques extrêmement poussées et qui rebutaient des garçons qui, traditionnellement, se destinaient à la carrière de marins, mais n'étaient pas capables de suivre de véritables études d'ingénieurs.

Or, la marine marchande française, son passé nous le prouve, a compté dans ses rangs d'excellents éléments, conduisant parfaitement leurs navires sans pour autant être capables de dresser le plan d'un bateau ou de concevoir un radar ou un sondeur ultra-son.

En réalité, on a l'impression que les études étaient devenues trop théoriques au détriment des épreuves pratiques, et c'est encore une des raisons qui ont détourné de la vocation maritime un certain nombre de jeunes gens qui seraient sans doute devenus des officiers de la marine marchande.

On a d'ailleurs constaté cette désaffection des choses de la mer dans presque tous les pays, et pas seulement en France. Ce n'est, bien entendu, pas un motif suffisant pour que nous renoncions à remédier à cet état de choses.

Enfin, il est certain que la profession de marin, si belle mais souvent si dure et comportant tant de risques et de sujétions, ne bénéficie plus des mêmes avantages qu'autrefois, ou plutôt que des avantages analogues sont aujourd'hui accordés aux autres professions.

Que faut-il faire pour porter remède à tout cela ? C'est la question que s'est posée et qu'essaye de résoudre le ministère de la marine marchande, car je tiens à dire, après une étude approfondie du problème, que mes services et moi-même nous efforçons de mettre sur pied un nouveau système d'enseignement maritime qui permettrait de pallier les inconvénients dont je viens de parler.

Je pense d'abord qu'il faudrait que cet enseignement eût un caractère moins abstrait, moins théorique et plus pratique. Il faut tenir compte de la nécessité, pour faire de bons marins, de former plus des hommes d'action que des théoriciens et des ingénieurs.

Peut-être faudra-t-il aussi, l'étude sur ce point n'a pas encore été poussée à son terme, prévoir un stage d'apprentissage d'un mois, et ensuite un stage de trois mois, avant l'entrée à l'école. Peut-être aussi sera-t-il préférable de tenir compte du fait que, plutôt que de faire passer un examen de fin d'année, il vaudrait mieux noter les élèves trimestriellement ou semestriellement et avoir ainsi sur eux une opinion qui tienne compte de leur travail tout au long de l'année, de leur caractère et de leurs aptitudes générales.

Sur ce point non plus, l'étude n'a pas été poussée à son terme. Ce sont des idées que je mets en avant et je serais très heureux qu'ensuite, sinon aujourd'hui, puisqu'il nous faut poursuivre l'examen du budget, du moins en commission ou dans des conversations particulières, nos collègues qui assistent à ce débat me fassent part de leurs idées, pour que le plus vite possible le ministère de la marine marchande puisse mettre sur pied, à défaut d'un nouveau statut, un nouveau système d'enseignement maritime.

Sur ce point, je répondrai pour conclure à M. Coudray qu'il peut être rassuré: l'école nationale, si elle est créée, ne sera pas installée à Paris, et je peux lui dire que, si je suis moi-même à ce moment au ministère de la marine marchande, c'est dans un port qu'elle sera installée.

Toutefois, je ne peux pas, pour le moment, préciser à l'Assemblée l'endroit où elle sera exactement située.

M. Félix Kir. Au bord de l'eau ! (*Rires.*)

M. le ministre de la marine marchande. Exactement, monsieur le chanoine, et au bord de l'eau salée.

J'ai été interrogé sur le fonctionnement des écoles d'apprentissage maritime. Vous savez qu'elles sont gérées par une institution qui s'appelle l'A. G. E. A. M. et qui — je réponds à M. Rousseau — comprenant des représentants des armateurs, des marins et de l'Etat, donne toute garantie et satisfait le vœu formulé par notre collègue.

Cette organisation, puisqu'elle comporte un représentant de l'Etat, est soumise à un certain contrôle et présente en même temps la souplesse nécessaire pour mener à bien la tâche qui lui est confiée.

Sans crainte d'être démenti, je puis affirmer que les écoles d'apprentissage maritime fonctionnent dans de très bonnes conditions et que les reproches ou les observations qui ont pu être adressés aux écoles d'enseignement maritime ne s'appliquent pas aux écoles d'apprentissage maritime.

Voici maintenant quelques précisions sur le nombre des jeunes gens qui y ont été formés.

En 1949, 645 élèves ont été instruits pour l'embarquement au commerce, mais le nombre de jeunes gens embarqués a été beaucoup plus élevé, puisque 346 jeunes gens ont été embarqués sans formation.

J'attire ici l'attention de l'Assemblée sur la distinction qui doit être établie entre les mousses destinés à la navigation au commerce et les mousses destinés à la navigation à la pêche. Vous savez tous que les obligations légales ne sont pas les mêmes pour les uns et pour les autres, et vous savez aussi qu'il est de tradition que les mousses embarqués pour la pêche soient recrutés dans le milieu familial; en général, il s'agit du fils, du neveu ou du cousin du patron ou d'un marin.

Il est nécessaire de poursuivre l'effort pour la construction et le fonctionnement des écoles d'apprentissage. Le ministère de la marine marchande a prévu, à cet effet, entre 1951 et 1955, de compléter les écoles existantes par la création d'écoles à Boulogne ou dans la région, à Dieppe ou à Fécamp, à Saint-Malo ou dans la région, à Audierne ou à Concarneau, à Douarnenez, au Guilvinec.

J'espère que dans les années à venir les crédits dont nous disposerons nous permettront de faire face à ce programme et qu'ainsi pourront être formés, à l'avenir, dans ces écoles, tous les mousses nécessaires à la navigation.

Enfin, je répondrai à la question que m'a posée M. Mazier de la liaison entre les écoles d'apprentissage et les écoles de navigation maritime. Il se pose là un problème délicat, à propos duquel je demande à M. Mazier de bien vouloir me laisser quelque temps de réflexion, car si je me suis penché séparément sur le problème de l'enseignement maritime et si des études très sérieuses et très intéressantes ont été faites par les services de la marine marchande sur le problème de l'apprentissage maritime, comme elles ne sont pas tout à fait terminées et ne sont en tout cas pas encore passées dans le concret, et que ce

n'est qu'à ce moment-là qu'on pourra voir exactement clair sur la façon d'articuler les deux enseignements, je lui demande d'accepter que je ne lui réponde pas sur ce point, mais je lui promets, puisque le travail est très avancé au ministère, de lui donner, dans un avenir assez proche, une réponse aussi précise que possible.

Je crois, mesdames, messieurs, avoir répondu à toutes les questions qui ont été posées sur ce sujet très important. Je conclurai en disant que la marine marchande française, qui a été et qui est encore par sa qualité une des premières du monde, se doit de conserver les équipages d'élite qui ont fait sa réputation, de reprendre le recrutement qui lui avait permis d'acquérir cette réputation, et que vous pourrez compter sur moi pour tenir compte à la fois des principes absolument indispensables à un bon enseignement maritime et des idées pratiques d'ordre, d'autorité, du fait qu'il est nécessaire de former autant des hommes d'action que des ingénieurs, pour essayer de constituer dans les moindres délais et surtout de mettre en application un nouveau système d'enseignement maritime. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Gouge pour répondre au Gouvernement.

M. Henry Gouge. Monsieur le ministre, je vous remercie des explications que vous avez bien voulu me donner, mais je vais me permettre de présenter encore quelques observations, car je ne suis pas du tout convaincu.

D'abord, je crains que les apaisements qu'a bien voulu donner M. le rapporteur ne concordent trop avec ce que je retrouve dans le rapport, où il est dit, en effet, « qu'il est souhaité une réorganisation de l'enseignement maritime et de l'apprentissage maritime, avec une meilleure utilisation des crédits. »

Si je comprends bien, il s'agit des crédits déjà existants.

M. le rapporteur. Ils ont été augmentés.

M. Henry Gouge. Or, j'ai fait la démonstration que ces crédits sont insuffisants.

J'en viens tout de suite à ce qu'a dit M. le ministre. Certes, le nombre des professeurs est en augmentation de six, mais cette augmentation arrive trop tard pour l'année en cours. C'est parce qu'on n'a pas tenu compte des observations que j'ai présentées l'an dernier.

C'est donc pour la fin de l'exercice 1951 et pour 1952 que nous aurons six professeurs de plus, alors que j'ai indiqué, je vais y revenir rapidement, qu'il était nécessaire d'ouvrir sept ou huit nouveaux cours de mécaniciens de troisième classe.

Il y a, dites-vous, monsieur le ministre, une désaffection des jeunes gens pour la marine. J'estime que cette désaffection est due surtout au fait qu'on n'a pas voulu persister dans une tradition pourtant solide, le recrutement dans les ports et les centres de constructions navales.

C'est dans les chantiers et dans les ports qu'on trouve les jeunes gens qui se destinent à la navigation et qui l'aiment parce qu'ils sont constamment dans les ports ou sur les bateaux et qu'ils suivent les écoles du soir pour se perfectionner continuellement.

Nous avons là la possibilité de recruter de nombreux marins et officiers, vous l'avez reconnu vous-même, monsieur le ministre, dans votre exposé, en disant que peut-être les études sont trop théoriques et qu'en tout cas elles ne comportaient pas assez de travaux pratiques. Or, cette insuffisance de travail pratique est, non seulement à mon sens, mais à celui des gens intéressés à cet enseignement maritime et à cet apprentissage, dû à l'insuffisance des matériels et des moyens techniques.

Les conditions de la navigation se modifient sans cesse. La technique se développe chaque jour. Il faut absolument que les officiers et les marins soient pourvus des appareils nécessaires à la navigation et soient initiés comme il se doit à l'enseignement qu'ils doivent recevoir.

Si le Gouvernement veut sur ce point faire l'effort nécessaire, c'est en augmentant les crédits de façon à ouvrir les sept ou huit classes absolument indispensables pour l'obtention du brevet de mécanicien de troisième classe, car là est le fond du problème.

Vous dites, monsieur le ministre : Nous ne voulons pas d'ingénieurs, de théoriciens, de grands spécialistes, peu aptes à la navigation et qui l'abandonnent rapidement.

Eh bien! vous aurez parmi les graisseurs, les ajusteurs, les ouvriers métallurgistes des chantiers, des gens qui ne demandent pas mieux que de suivre les six mois de cours nécessaires à l'obtention du brevet de mécanicien de troisième classe.

Nous sommes convaincus que, désireux d'améliorer la situation des leurs, qui sacrifient pendant plus de vingt ans tout ce qui fait la joie de la famille — et ceux d'entre nous qui sont de familles de marins mesurent l'ampleur de ce sacrifice — ces hommes chercheront ainsi à améliorer leur situation pour arriver avant la fin de leur carrière, au grade de 1er ou de 2e mécanicien.

Un recrutement est donc possible, mais seuls des crédits nouveaux peuvent nous le permettre.

Vous nous présentez un nouveau système d'enseignement maritime, un nouveau statut. A mon avis, il est conditionné par une augmentation des crédits.

Le rapport indique, et j'en serais d'accord, pour les chapitres qui nous occupent, que le ministère de la marine marchande a toujours prudemment géré les deniers publics. Sans doute ce ministère n'a-t-il jamais beaucoup dépensé d'argent, mais c'est pour la bonne raison qu'il n'en a jamais eu à gaspiller dans ce domaine. Au contraire, il en a manqué, et c'est pourquoi nous demandons que ses dotations soient augmentées pour l'enseignement maritime.

En ce qui concerne la question de l'apprentissage maritime, nous estimons nécessaire d'aider les mousses, qui sont des fils de marins, des fils des travailleurs des villes ou des campagnes et qui, lors qu'il se lancent dans la carrière maritime, y restent.

Il faut les aider surtout pendant le stage de neuf mois qu'ils suivent avant d'entrer dans la carrière.

D'autre part, comme quelques-uns de nos collègues l'ont demandé, il faut leur garantir un emploi. Il serait inadmissible, en effet, après les sacrifices qu'ils ont consentis, qu'ils soient livrés au chômage qui s'étend, alors que l'on a besoin de marins et d'officiers pour notre marine marchande. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur Coudray, maintenez-vous votre amendement ?

M. Georges Coudray. Non, monsieur le président, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1100, au chiffre de 46.128.000 francs.

(*Le chapitre* 1100, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1110. — Indemnités de résidence, 81.249.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1120. — Supplément familial de traitement, 10.370.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1130. — Congés spéciaux de longue durée, 5.159.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Indemnités de licenciement. » — (Mémoire.)

« Chap. 1150. — Indemnités des personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 3.842.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel de l'administration centrale, 11 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Conseil supérieur de la marine marchande. — Matériel. » — (Mémoire.)

« Chap. 3020. — Frais de missions et de déplacements, 22.600.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3030. — Dépenses diverses de matériel des services extérieurs, 20.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3040. — Dépenses diverses pour la surveillance et la protection des pêches maritimes, 33 millions de francs. »

La parole est à M. Guigen.

M. Louis Guiguen. Déjà, au mois de juin 1950, au cours de la discussion du budget de la marine marchande, mon collègue et ami M. Gabriel Paul, député du Finistère, avait justement attiré l'attention de notre Assemblée sur un problème très important, la chasse aux bélugas.

Notre Assemblée s'était prononcée en faveur de nos propositions, en vue d'intensifier les mesures destinées à éloigner les bélugas et autres déprédateurs.

Malgré de nombreuses interventions sur cette question — nous sommes en effet intervenus souvent — rien n'est fait et nos pêcheurs assistent impuissants à la détérioration de leurs filets et à la disparition des poissons migrateurs, qui fuient dès qu'ils sentent la présence des bélugas.

Cependant, nous disposons d'un certain nombre de vedettes garde-pêche dont le rôle de « gendarme » est fort peu goûté de nos marins.

Par contre, ceux-ci applaudiraient si ces vedettes étaient utilisées à les protéger des bélugas et des marsouins.

Pour cela, il faudrait donner les instructions nécessaires aux administrateurs de l'inscription maritime pour une utilisation rationnelle des vedettes garde-pêche.

Le rôle joué par celles-ci doit être étendu dans le domaine de la sécurité et dans le domaine des recherches scientifiques.

Pour cela, elles devront être munies d'appareils modernes: T. S. F., radar, sondeur à l'ultra son, Asdic.

De cette modernisation et de cette utilisation nouvelle des vedettes garde-pêche découle l'embarquement, en sus du personnel de surveillance, de techniciens, notamment dans le domaine de la recherche scientifique.

Ainsi personne ne regrettera les crédits prévus au chapitre 3040, quoi qu'en pense M. Reeb. Au contraire, ces crédits seront alors insuffisants, et c'est cette insuffisance que je regrette. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Mora.

M. Albert Mora. Je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur les crédits de ce chapitre relatifs à la surveillance des pêches maritimes.

En effet, il a été question, il y a de longs mois, de l'affectation d'une vedette rapide au port sardinier de Saint-Jean-de-Luz. Depuis le départ du chasseur de la marine militaire, il avait été décidé, je crois, de construire une vedette rapide qui devait entrer en service au mois de juin dernier, puis en octobre. Or, c'est toujours le *Golo* qui assure la surveillance de la côte.

Renseignements pris sur place, c'est-à-dire au syndicat des marins pêcheurs, il ressort que la vitesse du *Golo* est très insuffisante pour assurer efficacement un tel service, étant donné qu'il file huit nœuds seulement, alors que l'ensemble de la flottille de pêche atteint la moyenne de dix nœuds.

En période de pêche à la sardine, qui vient d'ailleurs de débuter, les bateaux espagnols, qui filent également dix nœuds, viennent pêcher dans les eaux françaises, sans se gêner d'ailleurs, jour et nuit, en utilisant des méthodes prohibées chez nous. De ce fait, ils causent de sérieux ravages sur nos côtes.

L'importance du port de Saint-Jean-de-Luz justifie donc, non seulement la mise en service de la vedette rapide, mais aussi l'exécution de travaux à réaliser dans le port et dont nous avons déjà parlé d'autre part.

Il y a donc lieu de prendre des mesures immédiates pour assurer la protection de la pêche dans ce port, qui mérite mieux que des promesses.

Je pourrais vous citer des chiffres concernant le tonnage de poisson qui a été pêché au cours des années 1949-1950, mais je ne le ferai pas, pour écourter le débat.

Au nom de tous les marins pêcheurs du port sardinier de Saint-Jean-de-Luz, je vous demande, monsieur le ministre, de me donner une réponse que j'espère satisfaisante. Nous pensons que vous vous attacherez certainement au problème qui intéresse la pêche dans son ensemble, puisque cette industrie nationale fait vivre plus de 60.000 pêcheurs et leurs familles.

Je connais des ports de pêche comme celui d'Arcachon, où des mesures doivent être prises à bref délai si l'on veut en éviter la disparition, car le désarmement s'y effectue à une cadence accélérée, provoquant ainsi le chômage et la misère.

On pourrait citer un grand nombre de ports qui se trouvent en pareil cas, même sur les côtes de la Méditerranée. Le métier de pêcheur devient de plus en plus difficile, d'autant plus que le matériel de pêche coûte tellement cher qu'il devient impossible aux pêcheurs de faire face à de telles dépenses.

Monsieur le ministre, lorsque vous avez pris possession de votre poste, vous avez déclaré que vous alliez vous atteler sérieusement au délicat problème de l'industrie de la pêche française et essayer de le résoudre par des mesures nouvelles.

Tout le problème de la pêche, c'est vrai, est à résoudre. J'insiste surtout sur celui de la pêche à la sardine, étant donné, vous le savez, que les plus dangereux concurrents sont le Maroc et le Portugal.

Le Maroc produit deux millions de caisses de sardines et en consomme à peine 60.000. Ce pays fait le maxmium pour exporter vers la France. Pourquoi ? Parce que les prix y sont plus élevés. D'autre part, la population laborieuse vit dans la misère et est privée du pouvoir d'achat qui lui permettrait de consommer une assez grande quantité de cette pêche.

Le Portugal produit 1.800.000 à 2 millions de caisses de sardines et c'est surtout ce pays qui paralyse notre industrie de la pêche.

Et si nos pêcheurs sont durement « bousculés » en ce moment, c'est, vous le savez bien, à cause des importations massives de produits de pêche qui nous viennent de ces deux pays.

Il est donc urgent de remédier à cet état de choses. Cela est possible. Mais, pour y parvenir, il y lieu de n'admettre aucun contingent de conserves de sardines dans les accords commerciaux, de n'importer des conserves de sardines que lorsque nos stocks seront écoulés, ou en quantités équivalentes à celles que nous avons exportées; suivant nos besoins, de faciliter l'achat de rogue par la mise à la disposition des coopératives de pêche de crédits suffisants pour l'achat de ces appâts, de réserver le privilège des importations de rogue aux seules sociétés coopératives; de mettre à la disposition des pêcheurs sardiniers des quantités suffisantes de farine de tourteaux; enfin de rechercher des débouchés à l'extérieur, principalement dans les pays non producteurs de sardines.

C'est en appliquant de telles mesures que vous pourrez, monsieur le ministre de la marine marchande, remédier à la situation pénible qui est faite à l'ensemble des pêcheurs.

Tout dernièrement, la majorité a voté des crédits considérables, destinés à préparer la guerre.

Nous pensons, quant à nous, que l'aménagement des ports, l'encouragement et la protection de la pêche, sont des réalisations nécessaires et possibles, qui doivent passer avant le réarmement, repoussé, lui, par l'ensemble des marins pêcheurs de tous nos ports. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Louis Michaud.

M. Louis Michaud. Monsieur le ministre, je voudrais, profitant de la discussion du présent chapitre relatif à la protection des pêches maritimes, attirer votre attention sur une question que j'ai d'ailleurs eu l'occasion d'évoquer dans un précédent débat.

Il s'agit des mesures de protection à envisager pour éviter l'épuisement des fonds.

Je sais bien que les marins pêcheurs de nos régions côtières de l'Atlantique tirent essentiellement leurs profits de la pêche en surface, pêche à la sardine ou au thon. Mais je sais aussi que, l'hiver venu, ils reprennent le chalut et vont le traîner sur les plateaux sous-marins situés au large de nos côtes.

C'est là qu'ils se heurtent à une concurrence sévère de marins pêcheurs étrangers, et notamment de marins espagnols, qui disposent, pour cette pêche au chalut, de moyens beaucoup plus puissants que les nôtres et qui, en particulier, traînent des chaluts avec deux navires et râclent les fonds, où il ne subsiste plus rien après leur passage.

Lorsque nos marins viennent à leur tour, derrière leurs concurrents, avec des chaluts beaucoup plus modestes, ils ne rapportent que des pêches fort maigres.

Cette question mérite de retenir notre attention.

Je vous suggère, monsieur le ministre, de prendre l'initiative de la réunion d'une conférence internationale, puisque ces pêches se déroulent sur des fonds internationaux, pour la réglementation des différents engins de pêche qui se perfectionnent de plus en plus au fur et à mesure que les moyens techniques deviennent plus puissants.

Il me semble que la France pourrait prendre une telle initiative et je crois que ce serait une bonne chose, non seulement pour les consommateurs de poisson de tous les pays, mais aussi et surtout pour nos marins pêcheurs de France et en particulier des côtes de l'Atlantique.

Ils vous seraient certainement reconnaissants, monsieur le ministre, si vous pouviez donner corps à cette suggestion, qu'en toute simplicité je vous soumets à l'occasion de la discussion de ce chapitre. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. M. Signor a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3040.

La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Mesdames, messieurs, un crédit de 500.000 francs a été inscrit à ce chapitre pour la protection et le développement de la pêche.

L'on pourrait penser qu'effectivement le Gouvernement se soucie de protéger cette branche de notre activité nationale.

En réalité, il se comporte comme s'il désirait liquider la pêche maritime française.

Mon collègue et ami M. Mora, à propos du poisson de conserve, l'a excellemment démontré il y a un instant. Je veux, pour ma part, apporter des éléments complémentaires à sa démonstration.

Il existe une activité de nos pêcheurs dont il a été jusqu'à présent très peu question à cette tribune. Il s'agit de la récolte du goémon, à laquelle se livrent de nombreux marins finistériens.

Le goémon, arraché aux rochers du littoral ou récolté sur le rivage, est ensuite séché, incinéré dans des fours primitifs et livré aux fabricants d'iode.

Ce métier, extrêmement dur, était relativement bien rémunéré jusqu'à ces dernières années. Il n'en est plus ainsi actuellement.

Je connais des pêcheurs qui n'ont gagné que 80.000 francs au cours de l'année passée et qui ne disposent d'aucune autre ressource pour faire vivre leur famille. C'est dire dans quelle misère ils se trouvent plongés.

D'où cela vient-il ? De ce qu'en décembre 1949, le Gouvernement, appliquant le plan de l'O. E. C. E., a entièrement libéré les importations d'iode en provenance du Chili.

En temps normal, notre production annuelle d'iode était de l'ordre de 42 tonnes, pour une consommation moyenne de 70 à 80 tonnes. La protection douanière et la fixation d'un

contingent garantissaient nos pêcheurs goémonniers et les petits fabricants d'iode contre la concurrence étrangère.

Cette double protection n'existe plus. Or, le prix français du kilogramme d'iode brut s'élevait à 2.843 francs en 1949, alors que celui de l'iode d'importation, tous frais compris, ne montait pas à 1.871 francs le kilogramme.

La libération consécutive au plan de l'O. E. C. E. a abouti à l'écrasement de notre propre production. L'année dernière, la production française d'iode a atteint à peine 20 tonnes, soit moins de 50 p. 100 de la production normale.

Jamais on n'avait enregistré un chiffre aussi bas. Il est évident que, si l'on ne revient pas d'urgence aux mesures de protection douanière et de contingentement, dans quelques mois cette vieille industrie nationale aura vécu. C'est donc un véritable cri d'alarme que je vous lance.

Monsieur le ministre, quelles sont vos intentions, celles du Gouvernement ? Envisagez-vous notamment: 1° de frapper de droits de douane l'iode d'importation ? 2° de rétablir comme dans le passé la caisse de péréquation des producteurs d'iode ? 3° d'encourager les pêcheurs goémonniers par l'institution d'une prime à la production ?

En d'autres termes, qu'avez-vous l'intention de faire: sauver cette production nationale ou complaire à des maîtres étranges et l'acculer à la ruine ? Voilà mes premières questions.

Sur une autre sorte d'activité, la pêche aux crustacés, je veux aussi attirer l'attention de l'Assemblée.

En ce domaine, le contingent a été supprimé, mais les droits de douane ont été maintenus. Bien que relativement redoutable, la concurrence italienne n'est pas, pour nos pêcheurs, le principal motif d'inquiétude. Celui-ci résulte surtout du dépeuplement des fonds.

Avant toute autre mesure, il conviendrait de procéder au repeuplement. De l'avis des professionnels de la pêche, il serait nécessaire: premièrement, d'acheter à l'étranger des stocks importants de langoustes et de homards femelles pleines; deuxièmement, de disséminer ces crustacés le long des côtes rocheuses, de préférence avant le mois de novembre; troisièmement, d'acheter aux pêcheurs des femelles pleines dans le même but; quatrièmement, d'interdire toute livraison de crustacés n'ayant pas la taille réglementaire.

Si ces mesures ne sont pas appliquées, la pêche aux crustacés ne pourra être rentable qu'à de longs intervalles pour les langoustes et ira en déclinant pour les homards, jusqu'à leur complète disparition.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous indiquiez comment vous entendez protéger cette pêche particulière.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je réponds d'abord à M. Mora, qui s'intéresse à la protection de la pêche dans la région de Saint-Jean-de-Luz.

Notre collègue doit savoir que *Le Golo*, qui est un vieux bateau, doit être remplacé incessamment par une vedette moderne et rapide, qui s'appellera *Administrateur-en-chef Thomas*.

M. Albert Mora. Nous l'ignorions.

M. le ministre de la marine marchande. Vous voilà renseigné. Ce bateau est à peu près terminé et entrera bientôt en service.

M. Jean Le Coutaller. Remerciez le ministre pour la bonne nouvelle.

M. le ministre de la marine marchande. M. Michaud m'a demandé de prendre l'initiative d'une conférence en vue de la réglementation de la pêche au delà des eaux territoriales.

Je signale d'abord qu'il existe une convention internationale pour la réglementation au Nord du parallèle de Penmarch: c'est la convention de Londres de 1946. En ce qui concerne les autres régions, je vais examiner cette question, mais étant donné la diversité des intérêts en présence, une grande prudence et une étude approfondie s'imposent.

J'étudierai donc les suggestions présentées et, le cas échéant, je prendrai les décisions correspondantes.

M. Louis Michaud. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de la marine marchande. En ce qui concerne les questions posées par M. Signor, visant notamment la pêche du goémon et la fabrication de l'iode, j'ai eu l'occasion de répondre à notre collègue à la commission de la marine marchande, il y a quelque temps déjà.

J'avais, à l'époque, indiqué que l'iode provenant du Chili représentait une importation traditionnelle d'un produit moins cher que celui fabriqué en France. Notre collègue sait bien, toutefois, que le ministère de la marine marchande ne s'est jamais désintéressé de ce problème et qu'il a établi des contacts étroits avec les services des affaires économiques chargés des questions commerciales de cette nature, en vue d'améliorer la situation.

M. le président. La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Monsieur le ministre, vous avez répondu brièvement aux questions que j'ai posées concernant la protection de la pêche goémonnière.

Votre réponse n'est pas satisfaisantes, car vous ne nous assurez nullement que le Gouvernement envisage des mesures immédiates de protection de cette production nationale.

J'ai énuméré trois mesures susceptibles d'être prises immédiatement. Qu'en pensez-vous ? Vous n'avez rien dit à cet égard, monsieur le ministre.

Nous demandons le relèvement des droits de douane en vue de protéger la production française d'iode et d'éviter sa disparition.

Ce relèvement devrait atteindre au moins 100 p. 100, car, jusqu'en 1939, le droit appliqué était supérieur à 140 p. 100. Ce n'est pas parce que le Chili produit de l'iode à bien meilleur marché que les producteurs français doivent s'incliner: nous devons protéger une industrie dont nous avons et dont nous aurons toujours besoin.

Vous êtes resté silencieux sur la pêche aux crustacés, dont les difficultés provoquent, en ce moment, quelque inquiétude sur notre littoral. Dois-je en conclure que vous vous désintéressez de cette activité ? Je ne le pense pas. J'aimerais que vous répondiez aux questions posées afin que nous connaissions vos intentions quant au repeuplement de fonds qui sont pratiquement épuisés et où, dans quelques années, nos pêcheurs ne trouveront plus de poisson.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Signor ?

M. Alain Signor. Je veux bien le retirer, mais j'aimerais avoir une réponse.

M. le ministre de la marine marchande. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je remercie M. Signor de vouloir bien retirer son amendement.

En ce qui concerne l'industrie goémonnière, il existe une caisse de compensation...

M. Alain Signor. Elle n'existe plus...

M. le ministre de la marine marchande. ... alimentée par des taxes qui ont remplacé les droits de douane.

Actuellement est entreprise une revision douanière générale, et l'attention du ministère des finances et des affaires économiques a été attirée sur le problème que vous évoquez. Dès que cette revision aura abouti, la commission et M. Signor seront tenus au courant.

En ce qui concerne la protection des crustacés, il s'agit là d'une réglementation qui doit être établie et observée. L'office des pêches, dont les crédits, ainsi que vous l'avez vu, ont été relevés, étudie le problème en vue de mettre au point un système permettant d'assurer une protection efficace.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Dassonville a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3040.

La parole est à M. Dassonville.

M. Gaston Dassonville. Nous nous trouvions à Boulogne-sur-Mer, le 21 décembre dernier, au titre de représentant de notre commission de la marine marchande et des pêches à la commission d'enquête dont j'avais moi-même sollicité la constitution, en vue de rechercher et d'établir les responsabilités du naufrage du *Notre-Dame-de-Peyragudes*, sombré le 4 décembre dans des conditions invraisemblables, entraînant la mort de dix hommes sur les seize que comportait l'équipage.

Les survivants, par leurs dépositions concordantes, les patrons d'autres bâtiments de pêche, l'administration maritime elle-même, les représentants des syndicats de toute tendance, ont créé en moi la conviction personnelle que rien ne pouvait être reproché aux marins du bord. Mais ils nous ont mis dans la pénible obligation de constater qu'il n'existait pas, dans notre plus grand port de pêche, l'embryon même d'un quelconque matériel de sauvetage.

Avec stupeur, il nous a été donné d'entendre relater que, quelque temps auparavant, un autre bâtiment, en détresse, le *Georges-et-Jeanne* avait, durant de longues heures, brûlé tout ce qu'il était possible de trouver à bord pour signaler, mais en vain, sa situation désespérée.

D'autres cas évoqués, établissant tous la précarité de la navigation de pêche, devaient nous amener à penser que la protection de nos bâtiments était bien illusoire.

Que dire alors de la pêche elle-même, de cette industrie de la mer qui devait être une source de prospérité couvrant nos côtes en France, tout en apportant un appoint particulièrement bienfaisant dans l'alimentation des populations laborieuses de l'intérieur du pays ?

Loin d'être protégée, comme semblerait l'indiquer, en son article 3, le chapitre 3040 portant protection et développement de la pêche, la pêche ne se trouve que peu ou pas protégée dans son exercice même, comme je viens, hélas! de le souligner, et elle apparaît, en outre, entravée dans son développement par toutes sortes de mesures qui la paralysent. Il nous est signalé qu'à l'heure même où nous débattons de sa protection, 60 chalutiers sont désarmés, que l'alarme est donnée pour 40 autres, ce qui va porter à 100 le nombre de ces bateaux mis à quai, sur un total de 250.

Cette situation cause le plus grave préjudice à l'industrie de la pêche, frappée par l'immobilisation de ces bâtiments et réduit au chômage les marins pêcheurs et les ouvriers occupés dans toutes les industries annexes.

Que dire de la pêche artisanale qui s'étiole, étouffée par les frais considérables qui l'oppriment, croulant sous les charges de plus en plus écrasantes et les impôts multipliés ? Cédant au découragement, elle est mise devant la pénible nécessité de demeurer à terre, avec comme première et dure conséquence l'alternative de la misère pour tous, les pêcheurs n'étant pas admis à bénéficier du fonds de chômage, pas plus que leur famille des allocations.

Qu'ont ils pu penser, ces braves serviteurs de la mer, s'il leur est revenu dans les abris, les blockhaus, où beaucoup ont dû se réfugier en raison de la carence de l'Etat en matière de reconstruction, que le président du conseil avait, dans son message de nouvel an, prononcé cette phrase inouïe : « La France est un pays sans chômeur » !

Ainsi, quand les chalutiers se trouvent inutilisés ou vont rentrer définitivement, de nombreux marins pêcheurs sont sans embarquement. Cette situation n'est pas due uniquement à la baisse de production, qui est tombée de 178.000 tonnes, en 1948, à 170.000 en 1949. Il est juste d'ajouter que cette baisse de la production a été provoquée, en partie, volontairement, par l'armement, dans le but de maintenir les prix au débarquement à un niveau permettant l'exploitation des navires.

Les difficultés proviennent des prix élevés du matériel de pêche que nous achetons, en général, dans la zone dollar ou dans la zone sterling, des impôts et taxes auxquels est soumis ce matériel à son arrivée en France, des prix des combustibles liquides et solides plus élevés dant notre pays qu'à l'étranger et des assurances très lourdes incombant à l'armement. Ce qui est plus grave, c'est que celui-cherche à pallier ces difficultés par une diminution des effectifs à bord, en imposant ainsi aux équipages un travail inhumain, ou encore par la prolongation de la marée de pêche, nuisant ainsi à la qualité du poisson mis à terre.

En général, le but visé par le relèvement volontaire de la pêche ne fut pas atteint, parce que contrecarré par la politique du Gouvernement, qui a accepté, dans certains accords commerciaux, des quantités et espèces de poissons dont nous n'avions nul besoin, ou encore par la libération des échanges.

C'est ainsi que pour 1949, nous avions importé un total de 7.780 tonnes de poissons frais. Pour les trois premiers trimestres de 1950, nous en avions déjà reçu 12.000 tonnes, au prix moyen de 69 francs le kilo, contre 87 francs en 1949. Cette baisse de prix à l'importation n'a pas été ressentie sur les marchés.

La Suède, qui fut un des premiers pays à obtenir, en 1950, la libération totale pour le poisson, a exporté en France 2.706 tonnes de poissons frais, pour les trois trimestres écoulés, contre 215 tonnes pour toute l'année 1949. C'est dire à quel point la libération des échanges étendue à d'autres pays créerait une situation très grave, sinon mortelle, pour l'industrie de la pêche française.

Pour sortir du marasme actuellement ressenti dans les milieux maritimes, il faudrait protéger l'industrie de la pêche française contre la concurrence étrangère jusqu'au moment où elle serait placée sur un plan complet d'égalité avec les pays étrangers. Pour ce faire, nous préconisons, dans l'intérêt général de la pêche, la dénonciation du plan de l'O. E. C. E., le rétablissement des contingents, le relèvement des tarifs douaniers, la livraison à toute la pêche du carburant au prix international, comme cela se fait dans tous les pays concurrents, la détermination d'un prix particulier pour le charbon destiné aux chalutiers à vapeur, la prospection de tous les pays susceptibles de nous fournir du matériel de pêche, en traitant avec ceux qui nous fourniront à meilleur compte et, autant que possible, contre un échange de poissons, la réduction des taux des assurances des navires.

C'est par de telles mesures qu'on protégera réellement la pêche et que l'on en facilitera le développement. Notre pays n'a pas le droit de laisser tarir cette ressource naturelle ainsi mise à notre portée et à notre disposition sur tout le littoral, et qui doit être exploitée au maximum par nos quelque deux cents ports de pêche, bases de nos 70.000 marins pêcheurs dont le nombre, hélas! en régression, doit être augmenté en vue d'assurer le service des industries annexes de la pêche, portant actuellement à 120.000 le nombre des travailleurs occupés dans cette industrie classée au septième rang dans notre pays et qui ne doit pas mourir. (*Aplpaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Le chapitre en discussion, relatif à la protection de la pêche, prévoit les crédits nécessaires au fonctionnement des vedettes garde-pêche qui sont chargées de la surveillance et de la destruction des animaux nuisibles. Il ne concerne nullement la protection de la pêche dans le sens large du mot, c'est-à-dire l'octroi de subventions aux diverses activités qui s'exercent en ce domaine.

En ce qui concerne le problème de la pêche dans son ensemble, je répondrai en fin de débat aux divers orateurs et préciserai la politique du ministère de la marine marchande à cet égard.

M. le président. Monsieur Dassonville, retirez-vous votre amendement ?

M. Gaston Dassonville. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Gros a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3040.

La parole est à M. Gros.

M Antonin Gros. Mon amendement a pour objet d'attirer l'attention de M. le ministre sur le fait que le Gouvernement, en demandant pour l'exercice 1951 le même crédit de 500.000 francs déjà inscrit à l'exercice 1950, prouve qu'il n'est nullement disposé à faire le moindre effort en vue de la protection et du développement de la pêche.

Sur ce même chapitre, le Gouvernement manifeste plus de souci de renforcer les services de police de la pêche maritime, par une majoration de 3.001.000 francs du crédit entièrement affecté à ce service. Ce montant n'est pas excessif, mais on ne peut pas dire que les rigueurs qui s'y rattachent soient toujours justifiées.

Sous cet aspect particulier, le Gouvernement démontre qu'en augmentant les crédits afférents à la surveillance des pêches maritimes, il est bien plus soucieux de sévir contre de modestes pêcheurs que de protéger et de favoriser le développement de la pêche, puisqu'il maintient à ce chapitre le crédit, déjà insuffisant, de l'année précédente.

L'administration maritime, placée sous vos ordres, monsieur le ministre, commet des abus intolérables. C'est ainsi qu'il m'a été signalé qu'une vedette garde-pêche du port de Sète, armée pour la chasse aux marsouins, avec un seul fusil à bord, d'ailleurs, a été détachée de ce service de protection pour être mise au service de la police maritime.

Pour justifier cette mesure inadmissible, l'administration maritime de ce port prétexte que la pêche au lamparo a réduit la longueur des filets — une bande de sardinal au lieu de quatre — et qu'au surplus, la chasse au marsouin serait rendue difficile à cause de la lumière.

Les pêcheurs de Sète pensent que la chasse aux marsouins devrait avoir lieu le jour alors que ces animaux pullulent autour des chaluts et qu'ainsi on les éloignerait des lieux de pêche où ils ne reviennent généralement pas la nuit, si l'on en croit l'opinion autorisée des pêcheurs eux-mêmes

En tout cas, nous ne pouvons admettre le fait qu'on désaffecte une vedette — le cas n'est probablement pas isolé — dont la mission consiste à traquer et à détruire les marsouins et autres nuisibles de la mer pour l'affecter à un autre service qui traque les pêcheurs victimes des marsouins qui peuvent détruire leurs filets et dépeupler nos fonds maritimes.

D'autre part, la protection des pêches maritimes exige qu'il soit procédé, enfin, à un déminage définitif. C'est un véritable scandale de constater que, depuis la fin des hostilités, le déminage maritime n'est pas terminé sur nos côtes. Au cours de l'été dernier, faisant suite à une série d'accidents de ce genre, un pêcheur de Sète, monté sur une embarcation, a sauté sur une mine non détectée. Le fait prouve que les travaux de déminage n'ont pas été suffisamment contrôlés et que certaines entreprises particulières, chargées de cet ouvrage, ont exécuté ces travaux davantage dans le souci de réaliser des bénéfices substantiels que dans l'intention de préserver des vies humaines et du matériel de pêche. C'est tellement vrai qu'entre les ports

de Sète et d'Agde, la pêche à l'art traînant reste impraticable pour un certain nombre de postes à cause des mines dont quelques-unes sont à demi ensablées.

Autre fait: il y a quinze jours environ, un pêcheur de Sète a dû signaler à l'administration maritime qu'une mine prise dans son gangi avait rompu son orin et s'en allait à la dérive.

Est-il besoin d'insister sur les terribles dangers que cela représente non seulement pour la pêche, mais aussi pour la navigation en général? C'est pourquoi je me permets d'insister auprès de M. le ministre de la marine marchande et des pêches afin que des mesures immédiates de recherches soient mises rapidement en œuvre, non seulement pour cette mine à la dérive, mais aussi pour procéder à un véritable déminage complet et définitif qui permettrait à nos pêcheurs d'exercer leur profession difficile en toute sécurité sous ce rapport particulier

J'insiste également pour que soient mises en service des vedettes en nombre suffisant, rapides et dotées d'un armement moderne en vue de développer la chasse aux marsouins qui contribuent singulièrement au dépeuplement des fonds maritimes.

A ce sujet, je me permets de signaler à l'attention du Gouvernement et à celle de l'Assemblée nationale que le dépeuplement des fonds maritimes n'est pas seulement le fait des marsouins. Il y a aussi de gros requins qui y participent, non seulement ceux qui ne connaissent d'autre loi que la satisfaction de leur voracité, mais ceux qui violent les lois humaines pour s'enrichir toujours davantage.

Ces requins d'un genre spécial s'appellent le trust Saint-Gobain et la Compagnie bordelaise. Leurs entreprises de produits chimiques sont situées aux abords du bassin de Thau. La loi leur fait obligation de procéder à la décantation des déchets nocifs qu'ils déversent jour et nuit sans interruption dans ce bassin. Ils ne le font pas. La loi ne serait pas, paraît-il, pour eux de stricte observance. Le résultat, c'est que les eaux du bassin de Thau se trouvent polluées en permanence et que les poissons intoxiqués regagnent la mer s'ils en ont la force et ne se reproduisent pas.

Les huîtres, les moules, les divers autres coquillages qui peuplaient abondamment les fonds et qui, pour une certaine part, alimentaient nos parcs d'élevage, se raréfient de plus en plus, la pollution des eaux défavorisant leur reproduction.

Si vous vous intéressiez aux pêcheurs du bassin de Thau, monsieur le ministre, ceux-ci pourraient vous dire qu'en raison de l'insuffisante communication de ce bassin avec la mer, les déchets nocifs déversés par les entreprises Saint-Gobain et la Bordelaise y font des ravages toujours plus étendus et réduisent de plus en plus les produits de la pêche.

Si vous questionniez les ostréiculteurs et les mytiliculteurs de Bouzigues, de Mèze et de Marseillan, ils vous diraient que leurs parcs d'élevage, qui jouissent pourtant de conditions sanitaires indiscutables, ont subi des pertes très importantes du fait de la pollution des eaux par ces déchets nocifs de sulfate de cuivre et d'acide sulfurique. Ils insisteraient, comme je le fais moi-même, pour que le trust Saint-Gobain et la Compagnie bordelaise soient mis en demeure d'appliquer la loi en utilisant en permanence leurs puits de décantation ou en construisant si ces puits font défaut.

J'ai fait, il y a six mois environ, une démarche écrite sur le sujet auprès de vos collègues de l'industrie et du commerce, de la santé publique et de vous-même, monsieur le ministre, mais les pêcheurs et les éleveurs en cause attendent toujours de savoir quelles mesures vont être prises en vue d'interdire ces pratiques criminelles qui n'ont que trop duré.

Je dis, criminelles, car il y a aussi danger d'intoxications pour les consommateurs comme il y a, pour les pêcheurs, abandon de la uêche et désarmement du rôle parce qu'ils ne retirent plus des fonds dépeuplés les coquillages et les poissons qui constituaient leur gagne-pain.

Pour ma part, j'aimerais que le ministre fût en mesure de répondre aujourd'hui à cette grave question.

D'autre part, je me permets de revenir sur la situation des pêcheurs exerçant tout particulièrement leur profession sur les étangs salés du littoral méditerranéen.

Ces étangs ne sont pas tous, malheureusement, du domaine public. La plupart d'entre eux appartiennent à de puissants particuliers, tels le trust Péchiney et la Compagnie des salins du Midi. Ils sont situés sur le littoral du Var, des Bouches-du-Rhône, du Gard, de l'Hérault.

Quoique du domaine privé, ces étangs restent entièrement soumis aux règlements de l'administration maritime et la pêche ne peut y être pratiquée légalement que par des inscrits maritimes. Mais, en fait, ce droit vital leur est interdit parce que tel est le bon plaisir des puissants propriétaires de ces étangs.

Nous avons là, mesdames, messieurs, un sujet fort préoccupant qui est vraiment du domaine de la protection et du développement de la pêche et qui réclame une solution urgente.

Déjà, l'exode maritime a fait de sérieux ravages en ces secteurs maritimes particuliers.

L'Assemblée nationale et le Gouvernement se doivent d'y mettre un terme. A ce sujet, nous pouvons nous féliciter que la commission de la marine marchande et des pêches ait compris cette nécessité puisqu'elle vient de déposer, unanime, une proposition de loi dans ce sens. Sans doute, l'Assemblée voudra-t-elle l'adopter sans difficulté, le moment venu, permettant ainsi aux pêcheurs en cause de se livrer à l'exercice de leur profession sur ces étangs où la pêche constitue leur ressource exclusive.

En conclusion, on ne peut pas dire que le Gouvernement ait véritablement le souci de protéger la pêche et de favoriser son développement. Le crédit dérisoire de 500.000 francs qui nous est proposé en est la plus claire démonstration.

La conséquence de cette politique d'abandon de leurs intérêts se traduit par une diminution constante du nombre des pêcheurs dans nos ports.

En effet, au cours d'une conférence récente, la direction des pêches maritimes a donné les chiffres suivants: 100.000 pêcheurs en 1921; 71.000 en 1948 et 70.000 en 1950.

Ainsi, la démonstration est faite: vous préférez laisser à quai les pêcheurs français et enregistrer le dépôt des rôles de pêche plutôt que de renoncer à certaines importations de poisson nuisibles à l'industrie de la pêche française.

Enfin, vous ne voulez pas, d'autre part, relever le pouvoir d'achat des masses laborieuses, ce qui permettrait notamment une plus grande consommation du poisson.

La consommation française de poisson est de 437.000 tonnes par an, soit 10 kilogrammes par habitant. Ces chiffres placent les Français au douzième rang dans le monde pour la consommation du poisson.

Cette politique, qui tient à la politique générale du Gouvernement, néglige volontairement les légitimes intérêts de la pêche française. Elle est subordonnée à des décisions ordonnées de l'étranger.

C'est pourquoi nous restons convaincus que la pêche maritime, notamment la pêche artisanale, ne pourra être efficacement protégée et développée que par un gouvernement français vraiment digne de la confiance des pêcheurs et du peuple de notre pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Ma réponse à M. Gros portera d'abord sur la question des vedettes.

Notre collègue s'est plaint de ce qu'il y ait des vedettes pour poursuivre les pêcheurs et qu'il n'y en ait pas pour poursuivre les marsouins. Je me permets de signaler à M. Gros qu'il n'y a pas de spécialisation dans ce domaine, que la marine marchande n'est pas propriétaire de vedettes antimarsouins ou de vedettes antipêcheurs, mais qu'elle est propriétaire de vedettes garde-pêche affectées aussi bien à la poursuite des marsouins qu'à celle des pêcheurs qui commettent des infractions.

En ce qui concerne le déminage, M. Gros sait, bien qu'il se soit adressé à moi comme si le déminage dépendait du ministère de la marine marchande, qu'il dépend du ministère de la marine nationale.

D'ailleurs, je rends hommage au travail qui a été accompli par les dragueurs de la marine nationale.

M. Gros, qui habite un département côtier, doit savoir qu'on ne peut pas déminer tout le fond de la mer. Les dragueurs assurent la sécurité de zones ou de routes dans lesquelles ils ont opéré des dragages. Mais quand il se produit des tempêtes, ces routes, qui étaient saines, peuvent être de nouveau rendues dangereuses par des mines que le mauvais temps y aura amenées.

Malheureusement, quand il s'agit de la mer, on ne peut pas, comme quand il s'agit d'une route nationale, prendre des dispositions qui aient une efficacité absolue. Il arrive même, comme me le fait remarquer M. Rceb, que, lorsque les dragueurs sont passés, toutes les mines n'aient pu être détectées en raison des retards de déclenchement et que certaines explosent quelque temps après.

J'en viens à la question des étangs salés.

M. Gros sait parfaitement que cette question, qui remonte à des temps immémoriaux, est une des plus compliquées qui soient. En effet, à la suite de tolérances ou de traditions, certains pêcheurs ont pratiqué la pêche dans des étangs qui sont propriétés privées et dont les propriétaires n'ont jamais voulu admettre le droit de ces pêcheurs à y pratiquer leur art. Si bien qu'un projet de loi avait été présenté avant 1914, je crois, au Parlement français, qui l'avait repoussé.

Depuis, vous savez comme moi que la commission de la marine marchande et des pêches s'est emparée de la question et qu'une proposition de loi a été déposée, dont M. Yvon est rapporteur et qui tend à obtenir que le droit de pêche soit affermé aux pêcheurs, même quand les étangs salés n'appartiennent pas au domaine public, mais sont la propriété de particuliers.

Si cette proposition de loi est adoptée, ce très vieux et très difficile problème pourra être réglé et vous aurez, je l'espère, monsieur Gros, satisfaction.

M. le président. La parole est à M. Gros.

M. Antonin Gros. Je désire répondre en quelques mots à M. le ministre de la marine marchande.

J'ai dit tout à l'heure qu'une vedette du port de Sète qui était affectée à la chasse aux marsouins et armée à cet effet venait d'être désarmée.

Par conséquent, elle ne sert plus effectivement à la chasse aux marsouins; elle est affectée à la police de la pêche.

Je ne dis pas qu'il y a deux services différents...

M. le ministre de la marine marchande. Je maintiens ce que je viens d'indiquer: les vedettes ne sont pas spécialement armées pour la chasse aux marsouins. Elles sont armées toute l'année et utilisées tantôt à une fin tantôt à une autre.

M. Antonin Gros. Il n'en reste pas moins, et cela m'a été signalé il y a quelques jours seulement, qu'une vedette du port de Sète, prévue pour la chasse aux marsouins, a été désarmée et ne s'occupe plus que de la police maritime.

J'étais donc fondé à vous demander de prendre des dispositions pour organiser sérieusement la chasse aux marsouins.

Par ailleurs, à mes observations sur le déminage vous répondez qu'il n'est pas du ressort de votre ministère. Je vous en remercie, mais je pense que vous êtes bien placé, monsieur le ministre, pour intervenir auprès de votre collègue de la marine nationale.

M. le ministre de la marine marchande. Croyez que je le fais à chaque occasion.

Au cours de votre exposé — je n'ai pas voulu relever cette affirmation pour ne pas donner à ce débat un tour qu'à mon avis il ne doit pas prendre — vous avez dit : Plutôt que d'essayer de protéger la pêche maritime, le ministère de la marine marchande fait tout ce qu'il peut pour desservir les intérêts des pêcheurs.

Les pêcheurs savent, et vous aussi, d'ailleurs — si je vous montrais les lettres que nous recevons de pêcheurs au ministère de la marine marchande, peut-être en seriez-vous mieux convaincu — que nous faisons tout ce qui dépend de nous pour les aider.

Si nous n'y réussissons pas mieux, c'est parce que, quand on s'occupe de questions qui concernent la mer, il faut s'attendre à une part d'aléas, à ce qu'on appelait autrefois « l'aventure », qui joue un rôle important.

M. Antonin Gros. A ce sujet, monsieur le ministre, je me permettrai de vous conseiller, si vous en avez l'occasion, de vous renseigner sur l'opinion des pêcheurs du bassin de Thau. Ils vous parleraient exactement comme je le fais; ils vous diraient qu'ils n'ont pas à se féliciter de la police maritime toutes les fois qu'elle agit contre eux.

M. le ministre de la marine marchande. Evidemment, quand ils sont en infraction!

M. Alain Signor. Votre ami M. Reeb a dit ce matin ce que M. Gros vient d'exprimer.

M. Antonin Gros. Vous partez de ce principe que le gendarme a toujours raison.

Vous dites, d'autre part, que le déminage n'est pas de votre ressort. Je vous demande, une fois encore, de bien vouloir intervenir auprès de votre collègue pour lui demander de faire procéder à un déminage définitif. Des pêcheurs que je connais très bien, avec lesquels je me suis entretenu — les pêcheurs ne sont pas des gens qui exagèrent dans leurs affirmations — m'ont dit, en effet, leur inquiétude de voir durer une situation qui les met dans l'impossibilité d'exercer leur travail. Ils sont, en effet, obligés d'abandonner des postes de pêche qui leur ont été confiés, surtout en période estivale.

Vous dites, enfin, que la question des étangs salés est très compliquée.

Je l'ai examinée d'assez près, ainsi que mon collègue M. Yvon. Nous sommes même allés, délégués par la commission de la marine marchande, sur les lieux.

La question ne me paraît pas si compliquée puisque, vous venez de le reconnaître, et je l'avais dit avant vous, la commission a pu se mettre d'accord sur le principe d'une proposition de loi concernant l'affermage obligatoire de ces étangs.

M. le ministre de la marine marchande. Evidemment, s'il s'agissait d'un affermage conventionnel, il n'y aurait pas besoin d'une loi.

M. Antonin Gros. Cela montre, monsieur le ministre, que nous nous heurtons, sous ce rapport, à une résistance acharnée qui n'a aucune justification.

Je ne veux pas insister davantage, mais j'espère qu'il sera donné à cette question une solution définitive et favorable à l'ensemble des pêcheurs.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Gros ?

M. Antonin Gros. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Reeb a présenté un amendement tendant à réduire le crédit du chapitre 3040 de 32 millions de francs.

La parole est à M. Reeb.

M. Henri-Eugène Reeb. Je retire mon amendement à la suite des observations présentées par M. le rapporteur de la commission des finances et par M. le ministre et à la suite aussi de l'attitude prise par plusieurs collègues qui ont manifesté à la fois le désir de maintenir les garde-pêche et de les supprimer.

Je n'en maintiens pas moins mes observations sur l'insuffisance de l'armement au sauvetage.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Rousseau a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3040.

La parole est à M. Rousseau.

M. Charles Rousseau. En ce qui concerne la surveillance, j'approuve quelques-unes des observations faites par nos collègues, notamment par M. Reeb.

La surveillance des pêches est une nécessité et si j'ai présenté, pour le principe, un amendement portant réduction indicative de 1.000 francs, c'est simplement pour avoir l'occasion de souligner que cette surveillance n'est pas toujours exercée comme il le faudrait.

Des vedettes ont été armées dans presque tous les ports. Il en est qui sont insuffisantes et d'autres qui sont très bonnes, mais qui ne font pas toujours un travail sérieux, car elles sortent souvent trop tard. Lorsqu'il s'agit de la surveillance des pêches proprement dites, c'est quelquefois le contraire. Ces vedettes ne donnent pas une grande satisfaction aux pêcheurs, notamment aux sardiniers lorsque ceux-ci sont « bas », en tournant de trop près autour des bateaux. On sait qu'un bateau « bas » est celui qui a ses filets détendus.

M. Henri-Eugène Reeb. Les garde-pêche se lèvent trop tard, car ils sont fonctionnaires et les marins ont terminé leur pêche à l'heure où sortent les vedettes.

M. Charles Rousseau. Il est arrivé très souvent que les pêcheurs ont protesté contre certaines façons d'agir un peu cavalières dont on use à leur égard.

Il ne faudrait pas oublier que le pêcheur est astreint à un travail dur, nécessitant souvent une grande patience et que, parfois, les sardiniers restent des heures en mer avant de voir le poisson monter, bien qu'ils aient jeté de la rogue et de la farine en quantité considérable.

Il arrive qu'au moment où ils vont être payés de leur labeur, une vedette garde-pêche passe près d'eux à toute vitesse, croyant évidemment faire la chasse, mais c'est le poisson qu'elle chasse.

Je voudrais, monsieur le ministre, que des ordres très sévères soient donnés dans toutes les inscriptions maritimes afin que cessent de tels abus.

En ce qui concerne la protection des pêches contre les bélugas et les marsouins, par exemple, il est évident que les garde-pêche — je ne parle pas des vedettes elles-mêmes — ont un armement insuffisant. Il y aurait beaucoup à faire dans ce domaine.

Le garde-pêche devrait sortir comme les bateaux de pêche et même avant les bateaux et non pas sortir plusieurs heures après eux car il ne suffit pas d'arriver après la bataille; il faut prévenir le danger et non pas essayer de poursuivre les bélugas et les marsouins, alors que les bateaux sont en train de pêcher.

Pour faire un service utile, il faut donc empêcher les bélugas et les marsouins de s'approcher des bateaux de pêche et non pas les chasser quand ils sont près de ces bateaux.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'intervenir dans ce domaine.

M. Antoine Mazier. On suit les marées.

M. Charles Rousseau. Non, il ne faut pas suivre les marées. Très souvent, les marins sortent à une heure, qui change tous les jours, où la marée est pleine.

Je demande que des instructions soient données aux garde-pêche pour qu'ils sortent avant les pêcheurs et non pas après. Leur action serait beaucoup plus efficace.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur un autre sujet. Tout à l'heure, à propos des accidents survenus cette année, plusieurs de nos collègues ont parlé de la protection de la pêche et notamment de la protection des côtes. Je dois à mon tour en dire quelques mots.

Il serait, en effet, inutile que nous procédions à des enquêtes dans les ports si nous ne pouvions ensuite faire connaître à l'Assemblée les observations que nous avons faites et les mesures que nous souhaitons pour éviter le retour de semblables accidents.

Je me suis rendu à Boulogne, avec quatre de nos collègues. Nous avons dû constater qu'il n'y a pas de bateau de sauvetage, comme nous avions constaté, l'année dernière, qu'il n'y en avait pas à Grand-Fort-Philippe, comme nous avions constaté qu'il n'y en avait pas à Dunkerque. J'ajoute qu'aux Sables-d'Olonne, depuis quatorze mois, le bateau de sauvetage n'a pas de moteur.

M. Henri-Eugène Reeb. Cela a été confirmé.

M. Charles Rousseau. Une telle situation doit cesser.

A Boulogne, nous sommes allés sur le môle nous rendre compte de l'état de la digue. A toutes les échelles en fer, il manque six ou sept barreaux. Or, il est à peu près certain que les dix hommes qui se sont noyés auraient pu être sauvés s'il n'avait pas manqué sept barreaux à l'échelle de fer située à l'endroit où le bateau est venu heurter.

Je sais bien, monsieur le ministre, que cela n'est pas de votre ressort. Mais je vous demande d'intervenir auprès de votre collègue des travaux publics pour que de tels faits ne se reproduisent pas.

Il faudrait surtout que, lorsqu'ils sont signalés, ils ne donnent pas lieu à des réponses du genre de celle-ci que je relève dans le procès-verbal de la commission d'enquête :

« M. Rousseau signale que l'unanimité des marins s'élève contre le mauvais état des échelles de fer de la digue. Ils ont tous affirmé que beaucoup de camarades auraient eu la vie sauve si les barreaux avaient été en bon état ».

Tout ceci a été sténographié.

M. Henri-Eugène Reeb. Cette remise en état ne coûterait pourtant pas des millions.

M. Charles Rousseau. « L'ingénieur en chef des travaux des ponts et chaussées répond que ces échelles n'ont jamais été en bon état, du fait des détériorations rapides par l'eau de mer. Des rapports, avec photographies à l'appui, ont été adressés à l'autorité supérieure en vue de la réparation. Un commencement d'exécution a eu lieu à l'intérieur du port, mais, faute d'argent, l'extérieur n'a pu être remis en état.

« De plus, ces échelles sont assez dangereuses et sont réservées à l'usage du personnel des travaux des ponts et chaussées ».

M. Henri-Eugène Reeb. Les autres peuvent se noyer.

M. Charles Rousseau. « Des interventions multiples sont faites en vue de leur remise en état complète, afin d'éviter des accidents graves et répétés des usagers du port.

« On fait remarquer que ces échelles sont utilisées par les bateaux de pêche pour leur amarrage à quai. De ce fait, les barreaux sont usés par les cordes et des contraventions sont dressées continuellement. »

Or, monsieur le ministre, aucun bateau ne s'attache jamais aux échelles situées à l'extérieur d'une digue.

Retenons seulement qu'à l'endroit où le bateau a touché la digue, il se trouvait une échelle. Si quelques naufragés ont pu se sauver, c'est parce que, au moment où le bateau était soulevé par un coup de mer, ils ont pu sauter, saisir un des barreaux supérieurs qui étaient intacts et grimper sur le quai, à l'exception du petit mousse qui s'est sauvé à la nage. Mais, quand leurs malheureux camarades ont essayé d'en faire autant, leur bateau était alors au creux de la lame : ils n'ont pu saisir les barreaux de l'échelle, puisque ceux-ci n'existaient plus à cette hauteur, et ils ont été écrasés entre le quai et l'embarcation.

Franchement, monsieur le ministre, en présence de telles catastrophes, ne croyez-vous pas qu'il est du devoir du ministre de la marine marchande d'intervenir auprès de son collègue des travaux publics et de lui rappeler que toutes les échelles en fer — contrairement à ce qu'affirme M. l'ingénieur en chef — doivent aussi servir au sauvetage des naufragés, qu'il s'agisse de marins ou d'autres personnes tombant à l'eau. Or, maintenant, il n'y a pas d'échelle pour monter sur le quai.

Et je n'exagère pas en vous disant qu'il en est à peu près de même dans tous les ports.

Ne nous a-t-on pas cité l'exemple de Boulogne où des quais neufs ont été construits sans qu'une seule échelle ait été prévue ? La nuit, qu'un homme tombe à la mer à la suite d'une fausse manœuvre, et il est perdu. Il n'y a rien pour se raccrocher.

Au nom de la commission de la marine marchande tout entière, au nom de la sous-commission, au nom de l'Assemblée nationale, je vous demande, monsieur le ministre, d'envisager des mesures immédiates pour parer à cette situation, d'autant que, s'il ne s'agit pas de sommes considérables, il s'agit, en revanche, de la vie de tous ceux qui sont le plus exposés du fait de leur métier. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

D'autre part, nous avons constaté que le bateau qui s'est perdu à Boulogne a heurté la jetée parce que, avant d'accoster, il n'a pas rencontré la bouée lumineuse qu'il devait trouver et qui n'existe plus. C'est la vaine recherche de ce feu qui a conduit les hommes de quart à n'avertir le patron du bâtiment qu'à la dernière minute, juste avant de frapper contre la digue.

Par ailleurs, il y a, monsieur le ministre, dans la superstructure de cette digue, une coupure par laquelle on voit les feux très vifs de la rade, qui sont les feux de protection de nuit des divers travaux. Naturellement, le feu vert qui doit servir de guide est noyé parmi tous les autres.

Là encore, monsieur le ministre, je vous demande d'intervenir auprès de votre collègue des travaux publics pour que, désormais, dans tous les ports, des dispositions soient prises pour que l'éclairage des travaux de la rade soit camouflé suffisamment du côté de la mer. Les bateaux pourront ainsi repérer exactement les feux d'approche sans risquer d'être désemparés par les autres feux, comme cela s'est produit à Boulogne.

Il est, au demeurant, épouvantable de penser que, tous les jours, des faits semblables peuvent se reproduire, alors qu'il suffirait, pour les éviter, d'exiger de tous les responsables de travaux dans les ports de camouffler leurs feux d'éclairage du côté de la mer.

En ce qui concerne les bateaux de sauvetage, nous avons, l'autre jour, attiré l'attention de la société centrale des naufragés. Il y a quelques années, cette société ne disposait pas de fonds et nous n'avions pas la possibilité d'intervenir, puisque nous ne votions pas de crédits. Maintenant, l'Assemblée nationale accordant des crédits — et je n'adresse pas de critiques à cette société, elle fait ce qu'elle peut — nous devrions être à même de lui indiquer les efforts à faire.

Actuellement, il ne devrait plus exister un seul port sans un moyen de porter secours aux naufragés. Or, il est encore des ports démunis de bateau de sauvetage et d'autres, comme les Sables-d'Olonne, où le bateau est privé depuis quatorze mois de moteur. Aussi, il n'y a pas bien longtemps, une barque qui s'était approchée de la côte par mauvais temps a dû son salut à un petit chalutier qui n'a pas craint d'aller en dedans des coups de mer, alors que c'était extrêmement dangereux, étant donné son calant d'eau, parce que le bateau de sauvetage était incapable de sortir.

Il faut que cela finisse. Mais, hélas ! nous disons cela depuis deux ou trois ans et nous ne constatons guère de progrès.

Par ailleurs, monsieur le ministre, les bateaux de sauvetage, quand ils existent, ne sont pas toujours disposés en des endroits pratiques. Or, il faudrait les loger en des endroits d'où ils pourraient être lancés à peu près à toutes les heures de la marée. Il est absolument inutile, en effet, d'avoir un bateau de sauvetage si on ne peut le lancer que trois ou quatre heures par jour. C'est exactement comme s'il n'y en avait pas.

Il faudrait aussi prévoir des visites permanentes et à l'improviste pour constater les améliorations promises et recueillir des renseignements qui vous permettent, monsieur le ministre, de vous tenir au courant des progrès qui ont été réalisés.

Car, je vous le répète, depuis deux ou trois ans, nous n'en avons pas vu beaucoup. Or, ils sont indispensables, puisqu'il y va de la vie de tous nos pêcheurs et de tous les navigateurs en général.

Une question non moins importante est celle des cornes de brume.

Certaines fonctionnent à peu près, d'autres ne marchent guère. A Boulogne, notamment, la corne de brume du bout du môle est insuffisante. Par vent de mer assez puissant, on ne l'entend pas en mer. Là encore, il faut prendre les décisions qui s'imposent, parce qu'il y va de la vie de nos marins.

Enfin, en ce qui concerne la protection des côtes, je désirerais que des contacts permanents existent entre les syndicats qualifiés, les administrateurs de marine et autres, afin que chacun fasse son devoir autrement que d'une façon anarchique et qu'à la faveur de ces contacts puissent être obtenus rapidement, quand cela est nécessaire, les résultats recherchés.

Mon amendement, monsieur le ministre, avait simplement pour but de me permettre toutes ces observations. Je le retire volontiers, mais je vous prie d'intervenir autant qu'il est en votre pouvoir dans un domaine où vous avez à faire une œuvre d'humanité sur laquelle nous comptons. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je remercie M. Rousseau des très intéressantes indications qu'il vient de me donner.

Je ne lui répondrai pas en détail, mais je le prie de croire que j'en tiendrai compte en ce qui concerne les vedettes garde-pêche et les canaux de sauvetage et que je ferai part à mon collègue des travaux publics des observations qu'il a formulées en ce qui concerne les feux et les cornes de brume à l'entrée des ports.

M. Charles Rousseau. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. L'amendement de M. Rousseau est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3040 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 33 millions de francs.

(*Le chapitre 3040, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3050. — Dépenses diverses pour la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène, 12 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3060. — Dépenses diverses concernant les personnels des services de la marine marchande, 1.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3070. — Enseignement maritime. — Matériel, 4 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Loyers et indemnités de réquisition, 5 millions 700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3090. — Remboursements à diverses administrations, 18.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3100. — Achat et entretien du matériel automobile, 4.398.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3110. — Entretien et réparations des immeubles, 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 75.170.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Allocation de logement. — Primes d'aménagement et de déménagement, 650.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale. » — (Mémoire.)

« Chap. 4030. — Œuvres sociales en faveur du personnel administratif, 2.356.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4040. — Attribution aux personnels auxiliaires de l'Etat des allocations viagères annuelles prévues par l'article 1er de la loi du 18 septembre 1940, 120.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 4050. — Subvention à l'établissement national des invalides de la marine, 6.344 millions de francs. »

Avant d'aborder la discussion sur ce chapitre, je dois signaler à l'Assemblée que vingt-sept orateurs doivent encore intervenir sur le budget de la marine marchande.

D'autre part, et en tout état de cause, la séance doit être levée à dix-neuf heures précises, l'Assemblée devant reprendre ses travaux à vingt et une heures pour une question dont le débat est organisé.

Si donc l'Assemblée désire en terminer avec ce budget avant dix-neuf heures, je demanderai à nos collègues qui sont encore inscrits de bien vouloir limiter leurs interventions. (*Très bien! très bien!*)

M. Henri-Eugène Reeb. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Reeb.

M. Henri-Eugène Reeb. L'amendement que j'avais déposé sous le n° 11 est retiré. Il est repris par M. Mazier.

M. le président. M. Yvon propose de réserver le chapitre 4050.

La parole est à M. Yvon.

M. Joseph Yvon. Je propose, en effet, de réserver la discussion de ce chapitre jusqu'au moment où nous pourrons discuter de mon amendement, qui propose un article 2 *bis* nouveau, et de l'article 3, qui constituent des textes permettant de trouver des ressources pour l'établissement national des invalides de la marine.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Courant, *rapporteur.* La commission accepte la proposition tout à fait judicieuse de M. Yvon.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de la marine marchande. Je crois que la proposition de M. Yvon est, en effet, judicieuse.

M. le président. M. Yvon propose de réserver le chapitre 4050.

La commission accepte.

En conséquence, le chapitre 4050 est réservé.

M. Alain Signor. J'avais déposé un amendement à ce chapitre, monsieur le président.

M. Louis Guiguen. Je désirerais également prendre la parole à ce sujet.

M. le président. Le chapitre étant réservé, tous les amendements et toutes les interventions qui s'y rapportent le sont également.

Les différents orateurs pourront donc intervenir lorsque le chapitre reviendra en discussion.

« Chap. 4060. — Enseignement maritime. — Bourses, prêts d'honneur. — Aide aux élèves victimes de la guerre, 5 millions 655.000 francs. »

La parole est à M. Rousseau.

M. Charles Rousseau. Je voudrais tout simplement faire observer qu'il faudrait laisser à l'enseignement maritime une liberté d'action assez grande et encourager dans toutes les circonscriptions maritimes les bonnes volontés qui peuvent se manifester à ce sujet.

Il y a peut-être un danger à vouloir faire un enseignement exclusivement officiel qui serait le même partout. Nous avons des écoles qui fonctionnent très bien et celle des Sables-d'Olonne, notamment, est une des plus prospères de la côte. Cette école se subvient à elle-même. Ce sont les pêcheurs qui, grâce à une cotisation volontaire, la font vivre. Il y a donc là une initiative heureuse que je serais heureux de voir se généraliser, car la marine de pêche est une grande famille dont tous les membres doivent se sentir les coudes et s'entr'aider.

Lorsque l'enseignement maritime devient étroit, automatique et trop officiel, il n'atteint pas le but recherché. Certes, il est bon que le département de la marine marchande accorde des bourses et intervienne par des subventions. Mais je prie M. le ministre d'éviter l'écueil que constituerait un cadre trop rigide et trop officiel. Il faut que l'enseignement maritime soit, par sa nature même, une école d'association et de camaraderie. Or, là comme ailleurs, l'étatisation est souvent un danger.

Je vous demanderai donc, monsieur le ministre, d'encourager la création, dans tous les ports, d'écoles fonctionnant sur le modèle de la nôtre. Elles seraient moins onéreuses pour l'Etat et les enseignements qui y sont donnés sont généralement meilleurs et plus suivis.

Immédiatement après la guerre, fut ouverte aux Sables-d'Olonne une école que je puis qualifier d'Etat. Son chef-professeur coûtait très cher et elle ne comptait presque pas d'élèves. L'école qui y existe aujourd'hui est fréquentée par plus de cent élèves, qui ne viennent que les jours où il n'est pas possible d'aller sur mer.

Car là est l'écueil. Une école d'enseignement maritime qui se trouve étatisée exige des élèves qu'ils aillent tous les jours en classe. Or, nous ne devons pas perdre de vue que le meilleur apprentissage de marin se fait à bord du bateau. Quelle que soit l'instruction maritime donnée dans une école, elle ne vaut jamais, pour les résultats, les heures passées sur le tas, c'est-à-dire en mer.

L'instruction donnée dans les écoles doit porter sur les principes et sur les connaissances générales. Mais c'est seulement à la pêche qu'on apprend à pêcher, c'est seulement à la mer qu'on apprend à naviguer.

Je vous demande encore une fois, monsieur le ministre, de veiller à ce qu'on n'étatise pas trop ces écoles; il faut leur laisser une certaine autonomie. Qu'on les encourage par des bourses, certes. Mais une étatisation totale, entraînerait la ruine des espérances fondées sur elles.

Je vous prie donc, monsieur le ministre, de prendre bonne note des observations. Elles sont le fruit d'une expérience malheureusement très longue. Elle vous permettront d'intervenir dans ce domaine avec toute la prudence nécessaire pour éviter une étatisation. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 4060, au chiffre de 5.655.000 francs.

(*Le chapitre 4060, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 4070. — Œuvres sociales en faveur des gens de mer, 42.787.000 francs. »

La parole est à M. Cance.

M. René Cance. Je pense que nous serons tous d'accord pour regretter que de tous les grands pays maritimes — la France est maintenant, je crois, au quatrième rang — le nôtre soit celui qui compte le moins de maisons et de foyers de marins.

Or, tous ceux qui sont un peu au courant des choses de la mer savent bien que, dès que le navigateur touche terre, il n'a qu'un désir: s'évader de l'atmosphère du bord.

Après une traversée qui parfois a été longue, pénible, le marin voudrait trouver une maison qui serait pour lui un second foyer. Si, par bonheur, son bateau reste quelques jours au port, il voudrait que sa femme vienne passer quelques jours avec lui.

Mais comment serait-ce possible ? Il faut d'abord payer le voyage de son épouse. Or, de son village de Bretagne à Rouen, par exemple, où il n'y a pas de véritable foyer, il lui en coûte déjà de 5.000 à 6.000 francs. Comment, ensuite, avec un salaire qui ne dépasse pas 15.000 ou 16.000 francs, pourrait-il louer une chambre d'hôtel et payer les repas ? Le foyer ou la maison du marin rendrait donc de grands services.

Je veux encore souligner un autre aspect des services que rendent ces foyers.

Vous savez, mesdames, messieurs, que la solidarité entre gens de mer n'est pas un vain mot. La maison des marins accueille le navigateur en chômage, lui donne le gîte et la nourriture en attendant un nouvel embarquement, puisque nous devons enregistrer cette injustice, ce scandale, peut-on dire, qu'il n'y a pas de fonds de chômage pour les marins.

Ainsi, peu de foyers en France. Et je dirai, tout à l'heure, dans quel état sont ceux qui existent.

J'observe auparavant qu'on a un peu honte de dire à cette Assemblée qu'il n'y a pas un seul foyer français dans un port étranger, sauf un petit foyer à Buenos-Ayres, et il s'agit d'une œuvre privée qui vit grâce à la générosité d'une Française installée là-bas.

Alors, monsieur le ministre, je suis bien contraint de vous rappeler que la France a signé des conventions internationales à Genève et à Seattle, en 1946, et que votre gouvernement, qui ne manque jamais d'appliquer les recommandations du pacte atlantique, est beaucoup moins pressé d'appliquer les dispositions des conventions qui pourtant amélioreraient sensiblement le sort des marins.

Voyons maintenant dans quel état sont les foyers existants ?

On peut affirmer que certains sont dans un état de vétusté et de délabrement presque total. Ce n'est qu'à Dunkerque et au Havre qu'un effort a été fait, et il s'agit d'œuvres privées. Encore peut-on dire que ces deux foyers sont très peu accueillants. A la vérité, on y vend le sommeil et la ration alimentaire aux marins.

A Rouen, que je connais bien, le foyer est installé dans une vieille baraque qui tombe en ruines. Je l'avais déjà signalé l'année dernière à M. le ministre de la marine marchande qui m'avait répondu: « Vous n'avez jamais vu ce foyer. Comment pouvez-vous affirmer que c'est une vieille baraque ? ».

J'avais alors reçu de nombreuses plaintes de marins. Je viens de visiter ce foyer. Je puis affirmer à l'Assemblée que c'est plutôt un asile de nuit qu'un foyer de marins. Les cloisons sont crevassées, les parquets disjoints, les lavabos ne fonctionnent plus, la literie n'a pas été changée depuis cinq ans — précisément depuis le jour où M. le ministre de la marine marchande a inauguré le foyer (*Exclamations à l'extrême gauche*) — les toiles des matelas sont complètement pourries; les marins sont entassés dans un tout petit dortoir où une trentaine de lits se touchent. Il n'y a pas de caissons pour le linge et, depuis deux mois, on n'y sert plus les repas.

Je me demande ce que peuvent penser les marins de Rouen lorsqu'ils voient à côté de leur innommable baraque, les deux foyers scandinaves qui sont propres, modernes et accueillants!

A Brest, le foyer est installé dans un mauvais baraquement. A Lorient, l'un des ports de pêche les plus actifs, il n'y a pas de foyer. A Nantes, le foyer est installé dans une école maternelle que la ville peut reprendre à tout moment; il ne comporte pas de chambres. A la Pallice, rien. A Bordeaux, existe un foyer, mais où de grosses réparations sont à effectuer. A Sète, rien.

A Port-de-Bouc, qui connaît un développement vertigineux et va devenir le plus grand port pétrolier de France, il n'y a rien encore. Je dois cependant à la vérité de dire que la construction d'un foyer est prévue. Mais je crois que se pose la question de savoir s'il sera réellement à Port-de-Bouc ou à la Vera. Je me permets de dire à M. le ministre que les marins voudraient qu'il se trouve à Port-de-Bouc, où leur seraient offertes toutes les commodités d'une petite ville: commerçants, distractions, services administratifs, inscription maritime, médecin, poste, gare, lignes d'autobus pour Marseille. Il est souhaitable que satisfaction leur soit donnée.

A Marseille, il n'y a rien, M. le ministre le sait bien. On trouve encore, cependant, quelques chambres dans ce vieil hôtel des émigrants de la rue Fabrin, dont M. le ministre n'ignore pas qu'il tombe maintenant en ruines.

M. le ministre de la marine marchande. Je l'ai visité récemment.

M. René Cance. Vous ne me contredirez donc pas.

Il y a encore quelques modestes abris dans certains petits ports de pêche, et c'est tout. C'est là tout l'équipement de la marine marchande française en maisons et en foyers de marins!

Je vous présenterai maintenant quelques brèves observations sur le budget, c'est-à-dire sur les crédits que vous nous proposez, monsieur le ministre, à l'article 4070, soit 35 millions de francs.

J'observe d'abord que sur ces 35 millions, 28 seulement sont mis à la disposition de l'association de gestion des institutions sociales maritimes, l'A. G. I. S. M. 7 millions n'ont pas d'affectation précise indiquée dans le budget.

Pourquoi, monsieur le ministre, l'A. G. I. S. M. ne dispose-t-elle pas de ces 7 millions et à quelle œuvre sont-ils destinés ?

Savez-vous ce que doit faire l'association de gestion avec les 28 millions de francs qui lui sont affectés ?

Cet organisme doit assurer le fonctionnement de ses services, payer ses employés, accorder des subventions de fonctionnement, c'est-à-dire participer aux dépenses d'entretien des maisons et des foyers qui lui appartiennent. Il doit encore — il devrait, faudrait-il dire, car il est impossible de faire face à de telles dépenses avec des crédits aussi minimes — assurer le fonctionnement du vestiaire des marins. Il doit également aider les œuvres et les foyers privés, participer à leurs dépenses d'équipement et de réparations. Ce sont là les dépenses ordinaires de son budget.

Mais, avec ces 28 millions, l'A. G. I. S. M. doit encore construire des foyers nouveaux! Il est évident que c'est impossible. M. le ministre me dira peut-être qu'il a proposé cette année, à cet effet, un petit relèvement de crédit de 3.800.000 francs. Mais, en admettant même que cette somme soit totalement affectée à des dépenses de construction, que peut-on mener à bien avec elle, aujourd'hui ? Tout au plus un projet portant sur une centaine de mètres carrés!

Si l'on tient compte de l'augmentation des prix de la construction, des réparations, de tout le matériel nécessaire au fonctionnement d'un foyer, on peut affirmer que le crédit que vous nous proposez, monsieur le ministre, est inférieur à celui de l'année dernière.

Il faudrait installer très rapidement un petit immeuble de 20 ou 30 chambres à Rouen; à Lorient, une quinzaine de chambres seraient nécessaires; à Nantes, 25 ou 30 chambres; à Marseille, un foyer plus important d'une centaine de chambres; à Brest, une quinzaine de chambres; à la Pallice-Rochelle, une quinzaine de chambres également.

Il s'agit des travaux les plus urgents. La dépense atteindrait 175 ou 200 millions de francs. Comment pourrions-nous la financer ?

Nous proposons, d'abord, des versements, qui devraient être effectués par les armateurs, auxquels l'Etat vient de donner — le mot est justifié, je crois — une magnifique flotte moderne et qui réalisent, chacun le sait et M. le ministre le premier, des bénéfices fort substantiels, les bilans l'indiquent. Cette part des armateurs pourrait être constituée par une taxe de 1 ou 2 francs par jour d'armement, par homme.

En outre, il faudrait que les crédits du chapitre 4070 soient beaucoup plus importants. L'Etat a dépensé des centaines de milliards de francs pour la reconstruction de la flotte marchande. Mais il faut bien reconnaître que, parallèlement, il n'a consenti aucun effort, ou fort peu, en tout cas, pour les équipages de cette flotte, afin d'améliorer les conditions de vie d'une corporation dont on répète, depuis ce matin, qu'elle accomplit un dur travail et qu'elle est privée des joies de la famille.

Malheureusement, le Gouvernement préfère prélever des centaines de milliards de francs sur les contribuables pour financer la préparation de sa guerre; plutôt que de trouver les quelques dizaines de millions de francs qui permettraient de construire ces maisons, ces foyers que les marins réclament depuis de si longues années. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le rapporteur de la commission des finances ne saurait contester l'exactitude des indications données par M. Cance, d'autant moins qu'il me souvient d'avoir personnelle-

ment soulevé cette question l'an dernier, lors du débat sur le budget de la marine marchande pour l'exercice 1950.

J'avais, en effet, insisté, à cette époque, pour qu'un effort particulier fût consenti en vue de donner aux marins des *Sailors rests*, comme on appelle les foyers dans la plupart des ports, du nom anglais qui consacre une très belle initiative de de la marine anglaise, laquelle a toujours été et demeure l'une des plus actives du globe.

On s'est toujours préoccupé de fournir aux marins anglais, et aussi aux marins scandinaves, comme on l'a noté, il y a un instant, de bons séjours dans tous les ports.

J'ajoute que, spécialement dans les ports les plus sinistrés, la présence d'un grand nombre de marins pose des problèmes très délicats. Il est probable que la reconstruction des hôtels et pensions de marins, souvent bien précaires mais qui rendaient des services, ne pourra être entreprise. Il est donc indispensable de songer à susciter des initiatives privées. Mais les maisons du marin, œuvres privées, ne sauraient exister que si elles sont subventionnées.

La question ne semble pas avoir été étudiée comme il aurait convenu, malgré les demandes que nous avions formulées. Il n'est donc pas possible d'entreprendre vraiment, dès cette année, l'effort nécessaire. Mais je demande moi aussi aux services de la marine marchande, puisqu'ils en ont maintenant le loisir, de vouloir bien examiner de façon très précise, en fonction des données de la reconstruction, ce qui peut être réalisé dans les villes portuaires frappées par la guerre, afin que, lors de l'examen du budget de l'an prochain, nous soient présentées des propositions de subventions correspondant à ce que nous désirons, c'est-à-dire la mise en place rapide d'un équipement de nos ports qui assure à nos marins un abri et une résidence agréables.

M. le président. M. Signor a déposé un amendement tendant à opérer une réduction indicative de 1.000 francs sur le crédit du chapitre 4070.

La parole est à M. Signor. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Alain Signor. Mesdames, messieurs, à ce chapitre, un crédit de 35 millions a été inscrit en faveur des institutions sociales maritimes. La seule indication fournie par le fascicule budgétaire à ce sujet concerne les foyers et maisons de marins.

Aussi, la première question que je vous pose, monsieur le ministre, est-elle de savoir quelles institutions participeront à la répartition du crédit.

Ensuite, je désire savoir si vous avez prévu une subvention pour la société centrale de sauvetage des naufragés et une autre pour le comité de coordination des caisses d'entr'aide aux familles des marins péris en mer. Dans l'affirmative, quel est le montant de la subvention allouée à l'une et à l'autre de ces institutions ?

Ai-je besoin de souligner le rôle éminent joué depuis sa fondation, en 1865, par la société centrale de sauvetage des naufragés dans l'organisation de l'assistance aux navires et aux équipages en détresse ? Son bilan se passe de tout commentaire. Au 1er juin 1950, l'actif de cette société comportait 2.355 navires sauvés ou secourus et 23.973 personnes sauvées.

Cependant, la guerre et l'occupation allemande ont porté à l'équipement côtier de sauvetage des coups très durs dont il ne se relève que lentement.

« Quinze maisons-abris rasées, 31 canots détruits, la plupart des autres canots endommagés, partout du matériel pillé ou en très mauvais état », ainsi s'exprime le vice-amiral Lacaze, président de la société centrale de sauvetage, dans un appel lancé voici quelques mois.

Sur quarante-quatre stations motorisées dont disposait la société au début de la guerre, il n'en restait plus que vingt-sept au départ des Allemands. Actuellement, soit six ans après la libération, nous ne disposons que de trente-quatre stations de canots à moteur, dont quelques-unes ne sont pas encore parfaitement au point. Pour convrir les besoins, soixante stations motorisées au moins seraient indispensables.

Ont été détruites et sont à reconstruire complètement les stations de canots à moteur de Dunkerque, Calais, Boulogne, le Tréport, Fécamp, Honfleur, Trouville, Barfleur, Ploumanach, Moëlan, Groix, le Croisic, Saint-Trojan, l'embouchure de la Gironde, Port-Vendres, Marseille et Saint-Tropez.

Quand sera discuté le budget d'investissement de 1951, j'établirai la responsabilité gouvernementale en cette matière.

Je me bornerai à préciser aujourd'hui que c'est seulement en 1949 que la société centrale de sauvetage a pu percevoir, pour la première fois depuis la guerre, des acomptes, très insuffisants d'ailleurs, au titre des dommages de guerre et des subventions de la marine marchande.

Ce que je veux surtout établir aujourd'hui, c'est que la société centrale de sauvetage ne reçoit aucune aide gouvernementale pour ses dépenses de fonctionnement et d'entretien des stations.

Or, son projet de budget pour 1950 a fixé à 13.100.000 francs le total des dépenses pour ce chapitre et seulement à 10 millions 155.000 francs les prévisions de recettes, soit un déficit probable d'au moins 3 millions de francs.

Dans son rapport à l'assemblée générale de la société, tenue le 7 mai 1950, de capitaine de corvette Caunié, administrateur délégué, s'exprimait ainsi :

« Ce déficit-là ne sera comblé que par l'accroissement des donations de tout genre qui nous seront allouées si, comme je le répète encore une fois, on répond à l'appel de l'amiral Lacaze.

« Il faudrait même qu'il fût plus que comblé afin de nous permettre d'augmenter encore les sommes que nous donnons au personnel de nos sauveteurs proprement dits, dont le zèle et le désintéressement devraient être beaucoup mieux récompensés. »

Mesdames, messieurs, si nous avons le devoir d'exprimer la gratitude de la nation aux personnes dévouées et désintéressées qui se sont données à cette grande œuvre de solidarité humaine, et particulièrement aux marins qui risquent leur vie pour en sauver d'autres, nous avons un devoir encore plus impérieux, celui de ne pas laisser dépendre son bon fonctionnement de la seule charité privée.

Pour rétablir l'équilibre financier de la société centrale de sauvetage, il suffirait de lui allouer une subvention de trois millions de francs, soit le montant de la dépense entraînée par un quart d'heure de la guerre d'Indochine. Qui donc oserait, ici, lui refuser cela ?

J'ai également demandé, je le rappelle, si le ministre avait prévu une subvention au comité de coordination des caisses d'entr'aide aux familles des marins péris en mer. De telles caisses existent dans plusieurs ports maritimes et dans quelques départements. Plus ou moins anciennes, elles sont dues, en général, à l'initiative privée et fonctionnent suivant des règles qui ne sont pas uniformes. Leur but est de donner une aide financière aux familles des marins péris en mer, aux veuves, aux orphelins, aux ascendants privés brusquement et dramatiquement de leur soutien.

Dans mon département, par exemple, une caisse départementale a été constituée au lendemain de la catastrophe maritime qui fit, en 1947, de nombreuses victimes au Guilvinec.

Pour vous aider à vous faire une opinion sur l'importance de son rôle, je vous indiquerai que le comité du Finistère, dans son assemblée générale du 4 février 1950, a eu à examiner onze sinistres ayant fait treize veuves, vingt-deux orphelins et privé de nombreux ascendants de leur soutien. Il a réparti, suivant un barème déterminé, 1.050.000 francs entre toutes ces victimes.

D'où vient l'argent ?

Pour la part la plus importante, les ressources du comité sont assurées par une cotisation volontaire payée par les marins pêcheurs à raison de 1 p. 1000 du produit du poisson débarqué. Pour le reste, la caisse est financée par des souscriptions, le produit de fêtes, bals, etc., et une subvention du conseil général.

Ici encore, nous nous trouvons en présence d'une carence gouvernementale à peu près complète.

A l'occasion de chaque sinistre, le groupe communiste dépose des propositions tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux victimes; chaque fois, l'Assemblée, unanime, les adopte, mais avec une régularité tout aussi parfaite, le Gouvernement les enterre.

A l'occasion, le ministre se déplacera, comme il l'a fait tout récemment après le naufrage de Boulogne, il versera quelques larmes sur le sort des veuves et des orphelins et s'estimera sans doute quitte envers eux. (*Mouvements divers.*)

Monsieur le ministre, ces pauvres gens subitement plongés dans le malheur ont droit à autre chose qu'à des paroles; ils ont droit à l'aide fraternelle de la nation et c'est votre devoir de l'assurer.

M. Louis Siefridt. Vous ne votez pas les impôts pour qu'on puisse les secourir.

M. Paul Cermolacce. Parce que ce sont des impôts de guerre.

M. Louis Siefridt. Nous ne nous bornons pas, nous, à des paroles; nous passons aux actes.

M. Antonin Gros. Vous ne pensez qu'à faire la guerre avec la peau des autres.

M. le président. Veuillez, messieurs, ne pas interrompre.

M. Alain Signor. Au cours de cette année, les marins ont ressenti le besoin de parfaire l'organisation de l'entr'aide. C'est pourquoi ils ont créé, sur le plan national, un comité de coordination des caisses, qui a son siège à Paris.

Déjà, nous pouvons indiquer que la fédération C. G. T. des syndicats maritimes a versé, en octobre dernier, au comité national, la somme de 3.500.000 francs.

Il serait inconcevable — et vous seriez sans excuse, monsieur le ministre — que votre effort ne dépasse pas sensiblement celui des marins.

Je me résume.

Quelles institutions sociales maritimes voulez-vous subventionner ?

Quelle subvention accordez-vous, d'une part, à la société centrale de sauvetage des naufragés, et, d'autre part, au comité national de coordination des caisses d'entr'aide aux familles des marins péris en mer ?

De votre réponse sans ambiguïté à ces questions dépendra notre attitude. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je répondrai deux choses à M. Signor :

D'abord, la subvention à la société centrale de sauvetage relève du budget d'équipement.

Elle a été, l'année dernière, si je ne me trompe, de 200 millions de francs.

En second lieu, cette année, comme les années précédentes et comme l'ont fait mes prédécesseurs, j'utiliserai au mieux les sommes qui sont à la disposition du ministre de la marine marchande.

Il ne m'est, toutefois, pas possible de dire aujourd'hui exactement ce que j'en ferai.

M. le président. La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Je ne sais si l'Assemblée sera satisfaite des réponses que vient de me faire M. le ministre sur la société centrale de sauvetage. Elles sont encore plus laconiques que celles qu'il a réservées aux précédentes questions que je lui ai posées.

M. le ministre vient de nous dire que la subvention est allouée par une autre administration.

M. le ministre de la marine marchande. Mais non !

C'est la même administration, mais ce n'est pas le même budget.

M. Alain Signor. Monsieur le ministre, vous parlez sans doute des crédits relatifs à la construction d'abris et de canots à moteur, mais ce n'est pas à ces dépenses-là que je fais allusion.

J'ai parlé des dépenses de fonctionnement de la société, qui seront de l'ordre de 13 à 14 millions, alors que les recettes ne seront que de 10 à 11 millions de francs. Il y a donc un déficit de 3 millions qu'il appartient au Gouvernement de combler par une subvention, sans quoi, le fonctionnement de la société dépendra de la seule charité privée.

En ce qui concerne l'aide aux familles des péris en mer, votre réponse est encore plus évasive.

J'en conclus que vous n'avez rien prévu pour subventionner le comité national des caisses d'aide aux familles des marins péris en mer.

C'est très grave. Votre attitude est sans excuse. Vous faites moins que la fédération des syndicats maritimes qui, comprenant l'importance de cette œuvre de solidarité, a, sur son maigre budget, prélevé 3.500.000 francs pour l'aider.

Vous n'avez donc rien prévu. Je suis persuadé que les marins français vous jugeront sévèrement et n'accepteront pas une telle attitude de la part d'un ministre de la marine marchande.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Les propos sévères de M. Signor ne me surprennent pas.

Quel qu'eût pu être l'effort du ministère, M. Signor, qui est décidé à le condamner, l'eût condamné de toute façon.

Au centre. C'est évident.

M. le ministre de la marine marchande. Je ne peux répartir que les crédits dont je dispose et il est bien évident que le ministre de la marine marchande ne peut, par un coup de baguette magique, faire sortir de son budget des sommes considérables pour les remettre à une œuvre, si intéressante qu'elle soit.

M. Alain Signor. Vous n'avez rien prévu

M. le président. Je vous en prie, monsieur Signor, laissez parler M. le ministre.

M. le ministre de la marine marchande. Sur ce chapitre particulier, cette année comme les autres, un crédit est inscrit.

M. Alain Signor. Où ?

M. le ministre de la marine marchande. Il sera utilisé de la même façon que les autres années.

J'ai pu obtenir, sur certains chapitres, un relèvement des dotations. Je ne l'ai pas obtenu sur tous les chapitres, car ce n'était pas possible.

Je le répète : nous prendrons, cette année, les mêmes dispositions que l'année dernière.

Par ailleurs, la caisse des invalides verse au comité d'entr'aide des familles des péris en mer une somme de 2.500.000 francs qui s'ajoute aux crédits budgétaires.

Un effort a donc été fait.

Toutefois, puisque M. Signor a été si sévère, puisqu'il m'a condamné avec tant d'intransigeance, je reprendrai à mon compte l'argument que l'on a lancé, à l'instant, dans le débat, à savoir, que lorsqu'on ne vote pas les impôts, on n'a pas le droit de faire des critiques de ce genre. (*Applaudissements à gauche et au centre. — Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Masson pour répondre au Gouvernement.

M. Jean Masson. Mon expérience personnelle m'incite à souligner l'intérêt que présenterait la création, en Corse, d'un ou plusieurs centres de sauvetage. Je dis bien : « mon expérience personnelle ».

Il n'existe pas, à ma connaissance, entre Ajaccio et Bastia, soit sur 250 à 300 kilomètres de côtes particulièrement découpées, où la mer est souvent très mauvaise, de centres de sauvetage.

Si les crédits votés vous le permettent, j'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien prévoir la création, dans ces coins désertés, des centres de sauvetage réclamés par les professionnels de la navigation et aussi par les amateurs.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je vous signale, monsieur Masson, que se trouve, à Bastia, le canot de sauvetage *Commandant-Cholet*.

Je connais, moi aussi, personnellement cette côte particulièrement dangereuse. Je prends bonne note de votre observation, mon cher collègue.

M. Alain Signor. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Je ne suis absolument pas surpris que M. le ministre ait repris à son compte un argument que l'on a prodigué dans cette Assemblée, à savoir que nous ne votons pas le budget.

Je vous répondrai, monsieur le ministre, que nous ne votons pas, en effet, votre budget (*Applaudissements à l'extrême gauche*), parce que votre budget n'est pas conforme à la volonté nationale. Il consacre 740 milliards de francs au moins, sur un total de 2.600 millions, aux crédits militaires pour financer la guerre d'Indochine, la guerre de Corée et pour préparer une troisième guerre d'agression.

Nous ne voulons de ce budget à aucun prix, pas plus que la nation, qui ne nous fera pas grief de voter contre un tel projet.

Si l'on nous présentait un budget inspiré du bien public et des intérêts de la nation, nous serions les premiers à le voter. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Signor ?

M. Alain Signor. Oui, monsieur le président, et je demande le scrutin.

Ce scrutin signifiera...

M. le président. Que votre amendement sera adopté ou non.

M. Alain Signor. ... que les députés de l'Assemblée nationale qui ne voteront pas notre amendement refuseront de venir en aide aux familles des marins péris en mer et aux marins en perdition.

M. le ministre de la marine marchande. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je ne veux pas laisser ce scrutin s'ouvrir dans de telles conditions.

L'interprétation que donne M. Signor du résultat du scrutin à intervenir sur son amendement est absolument contraire à la réalité.

Ceux qui voteront contre son amendement manifesteront leur volonté de venir en aide aux familles des péris en mer. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Ils montreront qu'ils savent prendre leurs responsabilités, non seulement en votant les dépenses, mais en votant aussi les impôts. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Paul Cermolacce. En votant 740 milliards pour la guerre!

M. Louis Siefridt. C'est la faute de vos amis si nous devons voter de telles dépenses.

M. le président. La parole est à M. Rousseau, pour répondre au Gouvernement.

M. Charles Rousseau. Il serait bon, monsieur le ministre, que la commission de la marine marchande délègue un ou deux de ses membres auprès des sociétés qui bénéficient de fonds d'Etat afin que nous puissions en contrôler l'emploi.

M. Georges Coudray. Me permettez-vous de vous interrompre?

M. Charles Rousseau. Volontiers.

M. Georges Coudray. J'ai demandé à interrompre M. Rousseau pour préciser qu'il ne peut s'agir seulement de la société centrale de secours aux naufragés.

C'est, certes, la plus importante, la mieux dotée, mais ce n'est pas la seule. Et je songe, notamment, à celle qui équipe un assez grand nombre de stations de secours en Normandie, en Bretagne et en Vendée, celle des hospitaliers sauveteurs bretons, qui doit bénéficier aussi des subventions.

M. le ministre de la marine marchande. Bien sûr!

M. Georges Coudray. Cette société rend d'immenses services.

M. Charles Rousseau. Monsieur le ministre, il serait bon que l'Assemblée nationale délègue un ou deux des membres de sa commission de la marine marchande auprès des sociétés afin que nous puissions nous rendre compte des progrès qu'elles font dans la pratique des secours aux naufragés.

Jusqu'à maintenant, l'Assemblée nationale ne s'est pas suffisamment occupée de cette question. Elle doit désormais le faire, car l'Etat participe, pour un montant assez élevé, aux dépenses de construction des bateaux et à l'entretien des stations de sauvetage.

En d'autres termes, puisque nous fournissons des fonds, nous devons avoir notre mot à dire. Nous ne pouvons laisser une liberté d'action totale à des sociétés qui bénéficient de subventions.

Je serais heureux qu'une mesure efficace puisse être décidée à cet égard.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Signor.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	574
Majorité absolue	288
Pour l'adoption	175
Contre	399

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Reeb a déposé un amendement tendant à une réduction indicative de 1.000 francs du crédit inscrit au chapitre 4070.

La parole est à M. Reeb.

M. Henri-Eugène Reeb. Mesdames, messieurs, je n'insisterai pas sur l'état des foyers du marin, puisqu'il en a été parlé abondamment, mais je voudrais poser à M. le ministre de la marine marchande une question au sujet de la caisse nationale des péris en mer.

Ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, d'intervenir auprès du conseil d'Etat pour faciliter et hâter les modalités de reconnaissance d'utilité publique de cette société, de façon à lui éviter des frais qui n'existeraient pas si sa demande à ce sujet recevait satisfaction?

Je crois devoir attirer votre attention sur l'importance d'une telle société.

Le conseil d'Etat, sachant qu'il s'agit là d'une œuvre valable et durable, doit pouvoir, si je ne me trompe, passer outre un certain délai.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Je réponds tout de suite à M. Reeb que le ministère de la marine marchande s'est préoccupé de la question.

Il existe, en cette matière, une réglementation administrative qui prévoitt d'assez longs délais avant la reconnaissance d'utilité publique. Toutefois, nous sommes déjà intervenus pour que le dossier soit constitué de manière aussi complète que possible et pour que la reconnaissance intervienne dans le plus bref délai.

M. Henri-Eugène Reeb. Je vous remercie et je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 4070, au chiffre de 42 mil-787.000 francs.

(*Le chapitre 4070, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 4080. — Subventions diverses de caractère social, 360.000 francs. »

M. Signor a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Mon amendement a pour objet de provoquer une explication de M. le ministre au sujet des sociétés d'assurances maritimes mutuelles contre les pertes de matériel de pêche.

Le projet de loi prévoit en effet la reconduction du crédit de 360.000 francs voté en 1950 au titre de subventions auxdites sociétés.

J'entends assez fréquemment, au cours de mes déplacements dans les ports de pêche, exprimer des plaintes au sujet des sociétés d'assurances maritimes mutuelles.

Je ne dis pas qu'elles soient toutes fondées, mais je constate qu'elles existent. Elles sont de deux ordres. En premier lieu, les usagers se plaignent du taux exorbitant des primes; en second lieu, ils déplorent les difficultés de toutes sortes qu'ils rencontrent pour obtenir le règlement des sinistres.

A l'appui de ce que j'avance, je me permets de vous donner connaissance de la substance d'une lettre que j'ai reçue voici quelques semaines à ce propos et qui est significative.

Il s'agit d'un patron pêcheur de Lesconil dont l'embarcation avait subi l'année dernière de très gros dégâts. Il a voulu se faire rembourser le sinistre par la société d'assurances maritimes mutuelles. Celui-ci s'élevait à 250.000 francs et, quoique le risque assuré atteignit 280.000 francs, il n'a absolument rien touché. Le résultat est qu'il n'est plus assuré.

C'est le cas d'un assez grand nombre de marins, de patrons pêcheurs, qui, devant les difficultés qu'ils éprouvent pour obtenir le règlement de leurs sinistres, préfèrent abandonner ces sociétés d'assurances.

J'aimerais donc, monsieur le ministre, que vous fournissiez à l'Assemblée des explications précises sur le fonctionnement des caisses d'assurances maritimes mutuelles, afin de justifier la subvention de 360.000 francs inscrite à votre budget en leur faveur.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. le ministre de la marine marchande. Ces sociétés sont constituées par les marins entre eux. Ce sont eux qui en fixent, sous le contrôle de l'Etat, la réglementation intérieure, notamment le taux de leurs primes. Dans la mesure où cette réglementation est régulière, l'Etat ne peut pas s'opposer au fonctionnement des caisses tel qu'il a été prévu.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Signor?

M. Alain Signor. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 4080, au chiffre de 360.000 francs.

(*Le chapitre 4080, mis aux voix, est adopté.*)

7e partie. — Subventions.

a) Subventions.

« Chap. 5000. — Etudes. — Propagande. — Récompenses, 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 5010. — Subvention au fonds du Crédit maritime mutuel, 11.464.000 francs. »

La parole est à M. Guiguen.

M. Louis Guiguen. Au 1er décembre 1949, la composition de notre flotte de pêche en bois était la suivante:

314 unités de plus de 50 tonneaux, donnant un tonnage global de 23.233 tonneaux;

868 unités comprises entre 25 et 50 tonneaux, donnant un tonnage global de 33.240 tonneaux;

1.000 unités de 10 à 25 tonneaux, donnant un tonnage de 17.000 tonneaux;

2.000 unités de 5 à 10 tonneaux, donnant un tonnage global de 10.500 tonneaux;

16.000 unités de moins de 5 tonneaux, donnant un tonnage global de 54.000 tonneaux.

Soit un total, pour l'ensemble de la flotte en bois, de 137.973 tonneaux.

La valeur en 1949 de cette flotte était d'environ 30 milliards.

En examinant ces chiffres, on s'aperçoit que sur 20.182 bateaux en bois totalisant 137.973 tonneaux, 19.000 bateaux totalisant 81.500 tonneaux ont moins de 25 tonneaux.

C'est cette flotte en bois de moins de 25 tonneaux qui était, il y a encore quelques années, la propriété de petits patrons pêcheurs.

Aujourd'hui, il n'en est plus de même: cette flotte, constituée de petites unités, est passée en majeure partie entre les mains de bailleurs de fonds de toute sorte n'ayant rien à voir avec la profession maritime, qui sont ainsi devenus les propriétaires de ce qui était hier l'outil de travail de nombreux marins pêcheurs.

Les statistiques nous apprennent que le rythme des constructions pour la flotte de pêche en bois va en diminuant. Les bailleurs de fonds, après avoir accaparé les petites unités, préfèrent la formule des puissants bateaux de pêche permettant la constitution de véritables trusts où les armateurs sont également mareyeurs-expéditeurs, ce qui leur permet de gagner sur les deux tableaux et d'être ainsi les maîtres des cours qu'ils font varier à leur guise dans les grands ports de pêche tels que Boulogne, Lorient, la Rochelle, Concarneau, au détriment des petits armateurs et patrons pêcheurs et aussi des petits mareyeurs.

Pour revenir au sort de notre flotte en bois, nous constatons qu'en 1947, on avait construit la valeur de 6.549 tonneaux, en 1948, de 6.112 tonneaux et, en 1949, de 4.217 tonneaux. En 1950, la situation est plus grave encore et de nombreux chantiers ont dû cesser leur activité.

En 1949, les constructions ne représentaient que 3 p. 100 de l'ensemble de la flotte en bois. Ce pourcentage correspondant à un service de trente-trois ans — ce qui est la durée maxima, et non la durée moyenne — nous pouvons affirmer que le renouvellement n'est pas assuré.

Les raisons de ce marasme, comme je viens de l'indiquer, résident d'abord dans le fait que les bailleurs de fonds préfèrent l'exploitation de plus grosses unités qui jusqu'ici ont échappé à la crise. D'autre part, étant donné le prix de la construction d'un bateau — il faut compter environ un million de francs du mètre — les patrons pêcheurs ne peuvent plus disposer de la somme qui leur permettrait de devenir propriétaires de leur outil de travail. Ils se retournent bien vers les caisses de crédit maritime mutuel, mais celles-ci, faute d'avances de l'Etat, ne peuvent donner satisfaction aux nombreuses demandes qui leur sont faites.

En 1950, l'institution du Crédit maritime a bénéficié d'une avance de 150 millions de francs. Or, l'ensemble des besoins signalés par les différentes caisses s'élevait à 515 millions de francs pour le long terme et 442 millions de francs pour le court terme.

A titre d'exemple la caisse de crédit maritime mutuel du Finistère demandait, pour ses besoins, environ 260 millions de francs; elle a obtenu seulement quarante millions de francs. La caisse du Morbihan et de la Loire-Inférieure réclamait environ soixante millions de francs; elle a obtenu vingt millions de francs.

Il faut noter que les chiffres des besoins signalés sont établis en tenant compte des demandes agréées. Il est certain que ces chiffres sont nettement inférieurs aux besoins réels qui apparaîtraient si les crédits attribués donnaient la certitude à nos marins d'obtenir satisfaction.

J'ai sous les yeux une lettre en date du 29 décembre 1950 du directeur de la caisse du crédit maritime mutuel de Sète qui répond à une demande de prêt présentée par M. Graglia, patron pêcheur à Saint-Tropez, dont le bateau a été sinistré et qui n'a encore pu le reconstituer, n'ayant pu obtenir les sommes qui lui sont dues au titre des dommages de guerre.

M. Estève, directeur de la caisse de Sète, s'exprime ainsi:

« La caisse n'a pas de fonds disponibles pour l'instant. En aura-t-elle en 1951 ? »

En conclusion, seules des avances substantielles consenties au Crédit maritime mutuel permettraient à cet organisme de jouer son rôle et d'aider nos marins pêcheurs à faire construire des bateaux, certes, d'un faible tonnage, mais qui, par leur nombre, jouent un rôle important dans l'économie des régions côtières.

Le 22 novembre dernier, mon collègue et ami M. Signor a déposé une proposition de résolution invitant le Gouvernement à prévoir un crédit de 1.500 millions de francs destiné à permettre à la caisse centrale de crédit coopératif de répondre à toutes les demandes d'avances formulées par les caisses régionales du Crédit maritime mutuel.

J'ai eu l'honneur de rapporter cette proposition devant la commission de la marine marchande qui l'a adoptée à l'unanimité.

Je demande au Gouvernement, représenté aujourd'hui devant l'Assemblée par M. le ministre de la marine marchande, quel sort il entend réserver à cette proposition.

Sans doute, dans ce domaine comme dans tant d'autres, il préfèrera engloutir des milliards dans le gouffre de la guerre, plutôt que de favoriser l'accession de nos marins à la propriété de leur bateau de pêche.

Vous disiez tout à l'heure que nous refusons de voter les impôts nouveaux.

M. le ministre de la marine marchande. Tous les impôts!

M. Louis Guiguen. Il est vrai, je tiens à le rappeler, que la majorité de cette Assemblée a voté 140 milliards d'impôts nouveaux. Il est vrai également que cette même majorité a voté 740 milliards de francs pour le budget de la guerre, qu'elle a réalisé des économies sur le budget des anciens combattants, sur le budget de l'éducation nationale, sur le budget de la santé publique, qu'on réalise des économies aussi sur le budget de la marine marchande, que cette majorité a demandé aux petits de faire les frais d'une superfiscalité de guerre. Il est bien certain que nous ne voterons jamais de telles dispositions, un tel budget.

En revanche, nous avons fait des propositions précises. Nous avons proposé de réduire de 400 milliards de francs le budget de la guerre.

M. Paul Cermolacce. Cela, la majorité l'a refusé!

M. Louis Guiguen. Nous avons également proposé de supprimer les privilèges fiscaux qu'ont certaines sociétés, ce qui aurait donné cinquante milliards de francs de ressources nouvelles.

M. Paul Cermolacce. Cela, la majorité l'a refusé également!

M. Louis Guiguen. Nous avons également demandé la création d'un impôt exceptionel sur les superbénéfices, qui aurait rapporté 193 milliards de francs.

M. Paul Cermolacce. Cela, la majorité l'a refusé!

M. Louis Guiguen. Nous proposions également de réduire les charges des contribuables, de supprimer certains impôts indirects, et la patente en ce qui concerne les petits commerçants.

M. Paul Cermolacce. Cela, la majorité l'a refusé!

M. Louis Guiguen. Toutes ces propositions, vous les avez écartées. C'est pourquoi nous continuerons à voter contre les budgets que vous nous présentez. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marcel Hamon. Messieurs les représentants du Gouvernement et de la majorité, vous avez vos recettes; nous avons les nôtres. Vous avez vos dépenses; nous avons les nôtres.

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à une séance ultérieure ? (*Assentiment.*)

M. Antoine Mazier. Quant l'Assemblée reprendra-t-elle la discussion du budget de la marine marchande ?

M. le président. La conférence des présidents fera des propositions à cet égard. La discussion reprendra probablement vers le 25 janvier.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à vingt et une heures, troisième séance publique:

Discussion du projet de loi portant augmentation des effectifs budgétaires en officiers et sous-officiers servant au delà de la durée légale et autorisant des rengagements spéciaux pour l'Indochine (n° 11536).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2e séance du mercredi 3 janvier 1951.

SCRUTIN (N° 3223)

Sur l'amendement de M. Signor au chapitre 1070 du budget de la marine marchande pour 1951 (Œuvres sociales en faveur des gens de mer) (Réduction indicative du crédit).

Nombre des votants 575
Majorité absolue 288

Pour l'adoption 177
Contre 398

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boucagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Dorteau.
Drevius-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Dupraz (Gérard).
Ware Dupuy (Gironde).
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Girollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Krieger-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Larroque.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Liante.
Maillaud.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Moulon.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Palinaud.
Pau (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Peron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyral.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Verges.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayot.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Chariot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Dandrier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Delixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Pixinier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcina.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Galet.
Gaty-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Hennequelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Husse.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamet (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazet.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.

Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Ninine.
Nisse.
Noë (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramonet.
Raulin Laboureur (de).
Raymond Laurent.
Recb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rincent.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice) Nord.
Ségelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Smati.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thorat.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aku.
Apithy.
Arazon (d').
Aubame.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Capitant (René).
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Kuehn (René).
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Pierre-Grouès.
Ramarony.
Rivet.
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Rasela, Ravoahangy et Recy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Deshors.
Gay (Francisque).
Khider.
Lisette.
Marin (Louis).
Mauroux.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Rigal (Eugène), Seine.
Solinhac.
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Roclore, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 574
Majorité absolue 288

Pour l'adoption 175
Contre 399

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

1re LÉGISLATURE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 4e SEANCE

3e Séance du Mercredi 3 Janvier 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Excuses et congés.

3. — Dépôt d'un rapport.

4. — Rengagements spéciaux pour l'Indochine. — Discussion d'un projet de loi.

M. André-François Mercier, rapporteur.

Discussion générale: MM. Arthaud, Elain, Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). — Clôture.

Art. 1er: adoption, au scrutin.

Art. 2.

Amendement de MM. Theetten et Bayrou: MM. Theetten, Pierre Montel, président de la commission de la défense nationale; le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). — Adoption.

Amendement de M. Michelet: MM. Michelet, le président de la commission. — Adoption

Amendement de MM. Billat, Guyot et Malleret-Joinville: MM. Billat, le président de la commission, le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). — Rejet, au scrutin.

Adoption de l'article complété.

Art. 3: adoption, au scrutin.

Art. 4: adoption

Art. 5.

Amendement de MM. Billat, Guyot et Malleret-Joinville: MM. Billat, le président de la commission. — Rejet, au scrutin.

MM. Arthaud, le président.

Adoption de l'article.

Art. 6.

MM. Theetten, le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). — Adoption

Art. 7, 8 *et* 9: adoption.

Explications de vote sur l'ensemble: MM. Girardot, le président de la commission, Michelet.

Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

5. — Rappel d'inscription d'une affaire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat.

6. — Demande en autorisation de poursuites.

7. — Renvoi pour avis.

8. — Retrait d'un projet de loi.

9. — Dépôt de projets de loi.

10. — Dépôt de propositions de loi.

11. — Dépôt d'une proposition de résolution

12. — Dépôt de rapports.

13. — Dépôt d'un avis.

14. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. ANDRE LE TROQUER, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSES ET CONGES

M. le président. MM. Joannès Dupraz et Mendès-France s'excusent de ne pouvoir assister à la troisième séance de ce jour et demandent des congés.

Le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 3 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. André-François Mercier un rapport fait au nom de la commission de la défense nationale, sur le projet de loi portant augmentation des effectifs budgétaires en officiers et sous-officiers servant au delà de la durée légale et autorisant des rengagements spéciaux pour l'Indochine. (N° 11536).

Le rapport sera imprimé sous le n° 11836 et distribué.

— 4 —

RENGAGEMENTS SPECIAUX POUR L'INDOCHINE

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi portant augmentation des effectifs budgétaires en officiers et en sous-officiers servant au delà de la durée légale et autorisant des rengagements spéciaux pour l'Indochine (nos 11536-11836).

La conférence des présidents, réunie ce matin, conformément à l'article 39 du règlement, a organisé ce débat dans le cadre

de la séance de ce soir et réparti les temps de parole de la façon suivante:

Commissions, 30 minutes;
Gouvernement, 20 minutes;
Groupe communiste, 35 minutes;
Groupe du mouvement républicain populaire, 20 minutes;
Groupe socialiste, 15 minutes;
Groupe radical, 8 minutes;
Autres groupes, 5 minutes chacun.

Ce temps comprend toutes les interventions soit dans la discussion générale, sur les motions, les articles, les amendements ainsi que les explications de vote et même les interruptions.

La parole est à M. André-François Mercier, rapporteur de la commission de la défense nationale.

M. André-François Mercier, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, le projet de loi que j'ai l'honneur de rapporter devant vous a été adopté ce matin par la commission de la défense nationale, par vingt voix contre douze et une abstention.

Il n'a qu'un intérêt restreint depuis le vote de la loi des douzièmes provisoires du 31 décembre dernier, puisque certaines dispositions de cette loi sont incluses dans ce projet déposé par le Gouvernement depuis déjà plusieurs semaines.

Toutefois, il est nécessaire de maintenir, dans le projet en discussion, ces dispositions déjà adoptées par l'Assemblée nationale, ne serait-ce que pour retrouver, dans les références aux textes, les indications figurant dans les articles qui seront adoptés aujourd'hui.

La prolongation à dix-huit mois de la durée du service militaire, les événements actuels menaçant l'indépendance du Viet-Nam, la nécessité pour la France de donner des cadres à l'armée nationale vietnamienne qui se développe chaque jour, font un devoir au Gouvernement français de prévoir un accroissement du nombre des cadres, officiers et sous-officiers.

L'article 26 de la loi du 31 décembre 1950, dont je viens de parler permet, pour les deux premiers mois de 1951, l'augmentation des effectifs dans la limite de 50 p. 100 des augmentations prévues dans le tableau annexé à ladite loi, soit, pour les cadres d'active, 325 officiers et 1.600 sous-officiers.

Etant donné que le Gouvernement demande, par le projet de loi, un effectif de 500 officiers et de 1.400 sous-officiers servant au delà de la durée légale, vous voyez immédiatement l'intérêt qu'il y a à maintenir l'article 1er et l'article 2.

D'autre part, l'utilité de ce texte, outre la question des effectifs, réside en qu'il doit permettre de définir les conditions de remise en activité des officiers servant au delà de la durée légale. Enfin, les neuf articles du projet de loi prévoient un certain nombre de facilités de rengagement.

Voici les principales dispositions qui ont été adoptées ce matin par la commission de la défense nationale.

La réintégration des officiers et sous-officiers dégagés vise, dans notre esprit, les militaires dégagés des cadres depuis la Libération, soit d'office, soit sur la demande des officiers eux-mêmes. Mais, bien entendu, nous excluons les militaires qui pourraient avoir été dégagés pour faits de collaboration et qui doivent être exclus de toute possibilité de réintégration.

Je pense que le ministre de la défense nationale nous donnera tous apaisements à cet égard.

A l'article 3, la réintégration vise également des officiers, sans distinction d'appartenance à l'une des catégories d'officiers subalternes, d'officiers supérieurs ou d'officiers généraux.

La commission de la défense nationale souhaite vivement, monsieur le ministre, que les officiers subalternes soient réintégrés par priorité, car c'est, sans doute, de ceux-là que vous avez surtout besoin.

A l'occasion de l'article 5, plusieurs de nos collègues ont demandé pour quelles raisons ce texte ne s'appliquait qu'à l'armée de terre. Nous aimerions avoir quelques explications sur ce point, car on nous a signalé des cas — et vous serez peut-être conduit à en examiner un grand nombre — d'officiers des armées de l'air et de la marine qui souhaiteraient bénéficier des dispositions de ce texte.

Enfin, à l'article 6, la commission a adopté un amendement précisant, après les dispositions prévues pour le dernier des cas envisagés à cet article, qu'une instruction du secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre) fixera les conditions dans lesquelles les contrats sont résiliés.

Nous demandons que les intéressés ne puissent subir aucun préjudice, et que soient préservés leurs droits acquis.

L'ensemble de ce projet a été adopté à l'unanimité — sauf les voix communistes — par la commission et sans aucune autre modification. Je pense que le Gouvernement voudra bien accepter les quelques modifications que j'ai indiquées.

Je ne veux pas quitter cette tribune sans saluer une fois encore ceux qui, en Indochine, défendent nos couleurs, aussi bien dans l'armée nationale vietnamienne que dans l'armée venue du territoire métropolitain.

Au moment où ce territoire de l'Union française est à nouveau menacé d'invasion, il faut que cette armée vietnamienne, pour laquelle nous allons disposer de cadres nouveaux, puisse développer une action accrue pour défendre là-bas ceux qui ont opté pour notre pays.

Je pense que l'indépendance du Viet-Nam, comme l'a dit récemment à Versailles M. le Président de la République, n'est plus en cause. La lutte pour l'indépendance du Viet-Nam n'a plus sa raison d'être; elle est déjà réalisée. Mais ce qu'il faut, c'est défendre le territoire contre toute espèce d'invasion et, à cet égard, nous ne prendrons jamais assez de précautions.

C'est pourquoi nous devons donner au Gouvernement tous les moyens qu'il demande, sans hésitation et dans le plus bref délai possible, pour éviter que nos fils tombent sous des balles meurtrières. Nous ne devons pas leur marchander les moyens de se défendre. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Arthaud. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. René Arthaud. Par le projet de loi qu'il soumet aujourd'hui à notre examen, le Gouvernement fait l'aveu que le peuple de France ne considère pas la guerre du Viet-Nam comme une guerre juste, comme une guerre française.

Déjà deux officiers de marine, cependant choisis par le Gouvernement pour juger le second-maître Henri Martin, en acquittant ce dernier pour le chef de distribution de tracts dénonçant cette guerre, avaient manifesté leur réprobation de l'action entreprise en Indochine contre la liberté du peuple vietnamien, en violation de notre constitution.

Déjà, lors d'un précédent débat, j'avais pu faire à cette tribune la démonstration que les officiers de notre armée de terre dont on ne saurait mettre en doute le courage ni le patriotisme, n'approuvent point cette guerre, puisque, dans leur immense majorité, c'est par désignation d'office et non à titre de volontaires qu'ils se rendent sur ce terrain d'opérations.

Tout à l'heure, en défendant un des amendements que nous avons déposés au nom du groupe communiste, M. Billat démontrera que, contrairement à une récente affirmation de M. le ministre de la défense nationale, cette situation ne s'est en rien modifiée.

Mais, aujourd'hui, le Gouvernement lui-même reconnaît l'impopularité de la « sale guerre », puisqu'il avoue, en réclamant les moyens qu'il croit propre à l'accroître, le nombre dérisoire des engagements.

Sans doute, les motifs invoqués pour réclamer l'élargissement des bases de recrutement de volontaires sont-ils dictés par la nécessité de doter l'armée baodaïste d'un cadre d'instructeurs français, ce qui souligne, d'une part, le caractère hautement fantaisiste de la qualification d'armée vietnamienne, qui lui est généreusement accolée, et, d'autre part, l'urgence qu'il y a à renforcer les moyens du corps expéditionnaire.

Il n'en demeure pas moins que vous reconnaissez ne pas pouvoir actuellement faire face aux besoins de votre politique belliciste en Extrême-Orient, soit que vous vouliez simplement maintenir des positions précaires, soit que vous envisagiez, selon les déclarations du général de Lattre de Tassigny, d'intensifier vos opérations militaires, soit même que vous nourrissiez des plans plus aventureux encore qui commencent à se dessiner et dont nous allons reparler.

Vous ne pouvez pas y faire face parce que les jeunes hommes de notre pays, en désertant vos bureaux d'engagement, vous signifient sans équivoque l'opposition de notre pays à une guerre qu'ils refusent et qu'ils abhorrent. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Déjà, par le récent vote de deux douzièmes provisoires, vous avez augmenté l'effectif budgétaire global des officiers et sous-officiers servant au delà de la durée légale et les premiers articles du projet en discussion reprennent ces dispositions.

Vous proposez, en outre, de modifier les conditions de rengagement de telle sorte que les réservistes, hommes de troupe et sous-officiers puissent souscrire des contrats pour une durée de trois ans renouvelables jusqu'à l'âge de quarante-cinq ans et vous créez toutes les conditions qui vous paraissent de nature à inciter les militaires d'active retraités à reprendre du service et à orienter les sous-officiers d'active vers le théâtre d'opérations du Viet-Nam.

Vous spéculez ainsi sur la misère créée dans le pays par votre politique de guerre, sur l'angoisse du lendemain qu'elle suscite dans le cœur des jeunes Français, sur la crainte du chômage, de ce chômage dont M. le président du conseil a eu l'audace, au nouvel an, de prétendre qu'il n'existait plus dans notre pays.

Comme vous connaissez mal notre peuple! Comme vous lui êtes étrangers ! Vous croyez tout résoudre avec de l'argent, des primes et des avantages, suivant le conseil que vous donnait M. Frédéric-Dupont le 22 novembre dernier.

Jugeant le peuple de France à sa propre mesure, M. Frédéric-Dupont disait qu'il n'y avait pas d'engagés parce qu'ils n'étaient pas suffisamment payés. Vous le croyez parce que, comme lui, vous pensez que l'argent peut tout acheter. Peut-être se trouvera-t-il de ci de là quelques malheureux, que votre criminelle politique aura conduits au désespoir, pour se laisser prendre à vos mirages. Mais l'immense majorité de nos jeunes gens ne se laissera pas tromper.

Ils savent les conditions effroyables du combat. Ils connaissent les atteintes du climat meurtrier et surtout ils condamnent cette guerre. Qui ne la condamnerait, puisque d'une façon si évidente il s'agit d'une guerre injuste, d'une guerre criminelle ?

Quel jeune Français, fidèle à notre peuple, à ses traditions de liberté, de progrès, accepterait, aujourd'hui où les choses sont devenues si claires, de lutter les armes à la main contre la liberté du peuple vietnamien ?

Il y a un peu plus d'une année, épouvanté par le spectacle grandiose des victoires remportées par des centaines de millions d'êtres humains dans leur combat contre les forces d'oppression qui les courbaient jusqu'alors sous le joug colonialiste, au jour où, sous les coups du peuple chinois, s'écroulait le régime collaborateur et par conséquent corrompu de Tchan Kaï Cheik, un M. Joseph Harsch s'interrogeait avec angoisse dans le *Christian Science Monitor*, sur les sombres perspectives que l'histoire réserve à ses maîtres impérialistes.

Déjà, dès le 20 décembre 1949, M. Harsch discernait, en même temps que l'importance, la faiblesse du secteur indochinois dans le front qu'avec l'appui des gouvernements marshallisés des pays colonialistes, l'impérialisme yankee et M. Truman, son homme à tout faire, tentent de dresser pour protéger « le mode de vie américain », « la civilisation occidentale », la civilisation du chômage et des profits de guerre, la civilisation du napalm et de la bombe à hydrogène, des trusts et des gangsters, des chèques et des chéquards (*Applaudissements à l'extrême gauche*) et M. Harsch écrivait:

« L'Indochine française est considérée comme le point le plus faible de ce front. Toutefois, ce front existe, et l'on fait de sérieux efforts pour le tenir. Les jours sont révolus de l'avance communiste facile. Dès à présent, chaque pouce de terrain sera disputé, et si le front tient, et lorsqu'il sera stabilisé, la contre-offensive commencera. »

Dans ces quelques lignes s'inscrivent les buts de guerre que vous poursuivez et que vous n'avez jamais osé avouer. Il est significatif qu'ils aient été publiquement et en premier lieu exprimés outre-Atlantique là où ils ont été définis.

Il s'agit, pour le moment, de mettre en échec la volonté du peuple vietnamien d'accéder à la liberté dans les formes qu'il a lui-même et librement choisies. Il s'agit ensuite d'assurer une base, une plateforme de départ, d'où pourrait s'élancer demain « la contre-offensive » pour reconquérir sur son propre peuple l'immense marché chinois de la perte duquel le business américain ne parvient pas à se consoler.

Il s'agit enfin d'en terminer une fois pour toutes, fût-ce au prix d'une nouvelle guerre mondiale, avec l'audace de ces peuples qui, depuis octobre 1917, depuis maintenant trente-trois ans, se permettent de prendre en main leur propre destin et qui se lèvent par millions et par centaines de millions pour chasser leurs exploiteurs. (*Applaudissements à l'extrême gauche*.)

Ces perspectives, qui n'ont rien de commun avec les intérêts du peuple de France, ce n'est pas en France qu'elles sont tracées. Il y a quelques jours, *Le Monde* publiait l'information suivante:

« Selon le correspondant de l'*Associated Press* à Saïgon, le gouvernement américain a invité ses représentants diplomatiques, militaires et économiques en Indochine, à lui adresser un rapport sur la situation de ce pays. C'est à la requête du conseil de la sécurité nationale et du département d'Etat qu'une étude de la situation est actuellement en cours, les personnalités intéressées s'étant mises au travail dès lundi matin à Saïgon.

« On croit que l'enquête ordonnée par Washington a pour but de permettre au gouvernement américain une éventuelle revision du programme d'aide à l'Indochine, en tenant compte des nécessités qu'impose le plan de défense du sud-est asiatique.

« Les événements de Corée ont notamment mis en lumière la possibilité d'une invasion de l'Indochine par des « volontaires » communistes chinois; des conversations d'état-majors franco-britanniques ont déjà eu lieu à ce sujet en Indochine et en Malaisie. Ces échanges de vues se sont déroulés jusqu'à présent sans la participation américaine, et les personnalités françaises », dit le correspondant de l'*Associated Press*, « ont exprimé à plusieurs reprises leur désir de voir s'établir une coopération plus étroite entre l'état-major français d'Indochine et le général Mac Arthur.

« On estime généralement dans les milieux militaires américains en Indochine, que bien qu'essentiel le programme d'aide américaine ne saurait constituer un facteur décisif dans l'issue de la lutte actuelle. Pour mener celle-ci à bien, un accroissement des effectifs serait absolument nécessaire. »

Ainsi, une fois de plus est-il affirmé que pour des intérêts qui ne sont pas ceux de la France, on demande au peuple français des sacrifices que le Gouvernement s'empresse de lui imposer et qu'il traduit dans le texte sur lequel nous sommes appelés aujourd'hui à nous prononcer.

Mais il est significatif que cette note souligne la nécessité d'une coopération plus étroite entre l'état-major français d'Indochine et le général Mac Arthur. C'est la confirmation de ce que nous disions il y a déjà un an, lorsque nous indiquions que la guerre d'Indochine n'était qu'une bataille tactique dans les plans stratégiques de l'impérialisme américain en vue du déclenchement d'une troisième guerre mondiale.

A plusieurs reprises, des violations de frontières sino-tonkinoises ont été dénoncées par le gouvernement de la République populaire chinoise, et les démentis embarrassés du général Carpentier ont en fait confirmé les accusations ainsi portées.

A plusieurs reprises, des rumeurs ont circulé selon lesquelles les troupes chinoises auraient pénétré dans le Haut-Tonkin et, ce matin encore, la radio française se faisait l'écho d'une information selon laquelle l'armée populaire chinoise contrôlerait les villes récemment libérées par l'armée de la République démocratique du Viet-Nam.

Sans doute la radio démentait-elle cette information, mais la répétition de ces rumeurs n'aurait-elle pas pour but de préparer l'opinion publique à une prochaine provocation?

Il est significatif que la note du *Monde* que j'ai citée tout à l'heure fasse allusion à des « volontaires » chinois. Il n'est pas inutile de rapprocher de ces informations celles selon lesquelles le général Mac Arthur a annoncé le réarmement prochain du Japon, et comme d'ores et déjà ont été publiées des dépêches selon lesquelles seraient mises sur pied des formations de prétendus volontaires japonais destinés à combattre en Indochine sous le haut commandement du général Dobast, ancien commandant des forces japonaises en Indochine, on voit que M. Gauthier se retrouverait en pays de connaissance, car *Le Monde* du 1er janvier nous a appris cette nouvelle selon laquelle M. Georges Gauthier, secrétaire général en Indochine sous l'occupation japonaise, seconderait prochainement le général de Lattre de Tassigny.

Dès le 14 décembre, *l'Observateur*, qui annonçait l'éventualité de cette nomination, écrivait:

« M. Georges Gauthier, ancien secrétaire général du temps de Decoux, au sujet duquel ce dernier écrivait à Vichy: Si je venais à disparaître, Gauthier seul serait capable de me remplacer ». Un peu comme Laval devait remplacer Pétain.

« Révoqué en 1945-1946, il ne fut pas abandonné par la Banque d'Indochine qui l'envoya au Crédit foncier de Suez. M. Coste-Floret l'imposa à M. Bargues, résident à Madagascar, comme secrétaire général, après l'avoir fait réhabiliter par une « commission de gouverneurs » spécialement constituée pour cela ».

Ainsi, sous le signe du blanchiment des collaborateurs, de même qu'en Europe, vous vous préparez à continuer la guerre d'Hitler en mettant côte à côte et sous le même uniforme le jeune résistant français et le SS incendiaire d'Oradour-sur-Glane, de même vous vous préparez en Asie à continuer la guerre du Mikado, et à faire du jeune résistant engagé contre les soldats de Tojo le frère d'armes des « volontaires » japonais de Mac Arthur! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mais il y a loin de la coupe aux lèvres. On annonce aujourd'hui que le général de Lattre de Tassigny va venir prochainement à Paris, pour exposer les conditions dans lesquelles il accepterait de poursuivre sa mission: Effectifs et armement.

On n'a pas été sans remarquer la prudence avec laquelle le général de Lattre de Tassigny a pris soin de souligner le caractère temporaire de la mission qu'il avait acceptée.

La situation militaire au Tonkin ne paraît guère s'améliorer pour le corps expéditionnaire. Les dépêches d'aujourd'hui annoncent la création d'un « réduit autonome de Haïphong » qui désarticule le dispositif en zones susceptibles de combattre indépendamment les unes des autres, ce qui ne semble pas indiquer beaucoup d'optimisme.

Comment en serait-il autrement ? On peut toujours construire des plans sur le papier, mais lorsque ces plans se heurtent à l'opposition résolue et organisée des peuples, ils subissent toujours un échec complet, et vous vous heurtez à la volonté d'indépendance du peuple vietnamnien dont vous ne pourrez jamais venir à bout.

Les délégués vietnamiens au deuxième congrès mondial des partisans de la paix à Varsovie ont fait connaître les admirables résultats obtenus dans des conditions difficiles par le peuple vietnamien, sur le plan économique et sur le plan culturel. Il lutte et luttera pour la défense de sa république démocratique, que préside Ho Chi Minh.

De même, dans votre pays, vous vous heurtez à la volonté de paix de notre peuple, qui chaque jour davantage est à même de mesurer la nocivité de votre politique de guerre.

Les peuples veulent la paix, et la paix avec le Viet-Nam est possible, comme nous l'avons plusieurs fois démontré ici même. Or votre loi n'a d'autre but que de renforcer votre politique de guerre. Elle entraînera de nouvelles dépenses militaires, de nouveaux deuils, de nouvelles ruines.

Elle est contraire à l'intérêt national. C'est pourquoi nous repousserons votre projet de loi. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Elain.

M. Pierre Elain. Je m'étais fait inscrire sur l'article 3, désirant poser une question précise à M. le ministre au sujet des possibilités de rengagement.

J'ai été précédé par M. le rapporteur de la commission de la défense nationale qui a demandé si l'article 3 intéressait seulement les officiers ou les sous-officiers de l'armée de terre ou s'il visait aussi les officiers ou les sous-officiers des autres armes.

Cependant, puisque j'ai la parole, je préciserai ma question.

Je voudrais que M. le ministre m'indique si des officiers ou des sous-officiers de la marine, par exemple, peuvent changer d'arme, être incorporés dans l'armée de terre ou dans l'armée de l'air avec les grades équivalant ou correspondant à ceux qu'ils avaient dans la marine.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées.

M. Max Lejeune, *secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre).* Mesdames, messieurs, le Gouvernement, en déposant ce projet de loi le 7 décembre dernier, tenait à satisfaire le plus rapidement possible un engagement qu'il avait pris à l'égard du Parlement.

Au cours des derniers débats sur la situation en Indochine, le Gouvernement avait manifesté sa volonté d'organiser au plus vite l'armée vietnamienne, et par ailleurs le gouvernement du Viet-Nam a sollicité du gouvernement français des possibilités d'encadrement en officiers et sous-officiers que le gouvernement français lui a promises.

Nous devons en effet, au cours du premier semestre de cette année, fournir pour l'encadrement des troupes vietnamiennes 400 officiers et 1.200 sous-officiers.

C'est pourquoi un projet avait été déposé au début du mois de décembre, projet que nous maintenons aujourd'hui parce que, en dépit du vote de l'Assemblée nationale de deux douzièmes provisoires, il nous paraît encore nécessaire.

M. le rapporteur de la commission de la défense nationale a justement souligné que les effectifs que nous demandions pour cette mission au début de décembre font partie de ceux qui ont été demandés à titre d'augmentation lors du vote des douzièmes provisoires.

Mais il existe une différence fondamentale entre les deux textes. Si celui de décembre est adopté, il nous permet de suivre une politique de rengagements à long terme, en ce sens que c'est immédiatement la totalité de ces effectifs que nous pouvons recruter, tandis que la loi de douzièmes limite à 50 p. 100 le total des effectifs recrutables.

Je dis immédiatement à M. le rapporteur qu'il n'est nullement question de reprendre dans l'armée des hommes dégagés des cadres au titre de la quatrième catégorie, c'est-à-dire des hommes qui, en raison de faits de collaboration, ont été évincés de l'armée.

Par contre, nous avons la même préoccupation que la commission de la défense nationale, et nous autoriserons d'abord le recrutement d'officiers subalternes. Nous n'avons pas besoin, en ce moment, de recruter d'officiers supérieurs, à plus forte raison d'officiers généraux, et c'est essentiellement à des officiers subalternes que nous nous adresserons.

Répondant à M. Elain, je souligne que ce texte ne vise que l'armée de terre, d'abord parce qu'il a pour objet de donner à l'armée vietnamienne un encadrement. En outre, pour l'armée de mer ou l'armée de l'air, il serait peut-être difficile aujourd'hui de demander à des hommes dégagés des cadres et qui ont atteint l'âge mûr d'accomplir des missions pour lesquelles ils ne seraient plus aptes parce qu'elles requièrent, notamment pour l'aviation, une certaine aptitude physique.

D'ailleurs, l'armée vietnamienne ne nous demande pas actuellement de cadres pour ces armes.

Je donne très formellement à M. Elain l'assurance que nous serons prêts à admettre dans les rangs de l'armée des sous-officiers appartenant à l'armée de l'air ou appartenant à la marine, parce qu'il sera toujours possible d'opérer par simple arrêté un transfert d'arme, avec l'équivalence du grade.

Nous tiendrons compte d'ailleurs, de leurs capacités particulières dans leur arme d'origine pour les reclasser au mieux dans l'armée de terre.

J'indique enfin que ce projet n'est pas le remède à une diminution dans le volume des engagements dans l'armée de terre et qu'il ne vise pas à parer au plus pressé par le recrutement hâtif et par n'importe quel moyen d'une masses d'hommes.

Je souligne simplement que nous avons besoin de cadres répondant à des caractéristiques bien précises, des officiers et des sous-officiers ayant derrière eux une carrière déjà longue, une grande expérience, et capables de devenir des instructeurs.

C'est pourquoi nous avons sollicité des dispositions assez particulières et, pour répondre à M. Arthaud, j'indique que le courant d'engagements dans l'armée de terre se maintient à une cadence très suffisante et très normale, puisque nous avons enregistré pour les engagements à long terme, 1.100 engagements en août, 1.600 en septembre, 2.400 en octobre, 2.500 en novembre.

Nous n'avons pas encore le chiffre de décembre, mais au 15 de ce mois la cadence des engagements, pour les personnels recrutés dans la métropole, était largement supérieure à celle du 15 novembre.

Pour le personnel français recruté en dehors de la métropole, la même courbe se dessine. Les engagements étaient de 1.700 en août, de 1.900 en septembre et de 2.000 en octobre.

Pour terminer, j'indique à l'Assemblée que les articles 3, 4 et 5 du projet qui lui est soumis visent à apporter une certaine souplesse aux règles normales du réengagement, dont la durée sera variable suivant les cas personnels mais dans la limite d'un laps de temps de trois ans, qui est le temps normal de séjour outre-mer.

Je veux souligner en outre que cela pourra donner à des sergents la possibilité de rester encore en service huit ans, et à des adjudants, cinq ans encore.

Telles sont, résumées un peu schématiquement — mais d'une façon assez précise, je pense — les principales dispositions du projet.

La préoccupation du Gouvernement est d'obtenir le plus rapidement possible les cadres en officiers et en sous-officiers, cadres d'expérience, qui lui sont nécessaires pour donner les instructeurs que demande l'armée vietnamienne. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Paul Cermolacce. Alors, c'est qu'il n'y a pas d'engagés ?

M. Pierre Montel, *président de la commission.* Réjouissez-vous-en !

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.*)

[*Article 1er.*]

M. le président. « Art. 1er. — Nonobstant les dispositions de l'article 22 de la loi n° 50-857 du 24 juillet 1950 relative au développement des crédits affectés aux dépenses militaires de fonctionnement et d'investissement pour l'exercice 1950, l'effectif budgétaire global des officiers et des sous-officiers servant au-delà de la durée légale de l'armée active est augmenté, à compter du 1er décembre 1950, pour l'armée de terre, de 500 officiers et de 1.400 sous-officiers. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

M. Pierre Girardot. Nous demandons le scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...
Le scrutin est clos.

(MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	574
Majorité absolue	288
Pour l'adoption	399
Contre	175

L'Assemblée nationale a adopté.

[*Article* 2.]

M. le président. « Art. 2. — Par dérogation aux dispositions de l'article 1er de la loi n° 48-39 du 7 janvier 1948, les emplois nouveaux créés à l'article 1er de la présente loi pourront être comblés en totalité par des officiers en non-activité par suppression d'emploi ou licenciement de corps. »

MM. Theetten et Bayrou ont déposé un amendement qui tend à compléter comme suit l'article 2: « ...et par des officiers de réserve ayant assumé un commandement effectif dans une unité combattante, admis en situation d'activité sur contrat ».

La parole est à M. Theetten.

M. Paul Theetten. Mon amendement vise une certaine catégorie d'officiers de réserve, plus spécialement des sous-lieutenants, des lieutenants et des capitaines, qui ont servi dans la première armée, dans la deuxième D. B. ou dans les Forces françaises libres et qui, éventuellement, seraient volontaires pour reprendre du service.

Ils ne remplissent pas les conditions prévues par le projet de loi, car l'article 2 ne vise que les officiers en non-activité par suppression d'emploi ou licenciement de corps.

Souvent arrivés à la limite d'âge ces officiers ne sont guère aptes, je le crains, à un séjour dans les territoires d'outre-mer.

En d'autres termes, mon amendement vise des jeunes gens âgés de 25 à 35 ans, qui ont servi pendant toute la guerre dans des unités combattantes et qui seraient éventuellement volontaires pour repartir, bien qu'ils n'entrent pas dans le cadre de l'article.

Je demande à l'Assemblée d'adopter mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. Non seulement la commission accepte l'amendement, mais elle serait heureuse que le Gouvernement l'acceptât également.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre).

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). En effet, l'article 2 vise spécialement les officiers en non-activité par suppression d'emploi ou licenciement de corps.

Cette longue définition vise purement et simplement pour la plus grande partie les officiers dégagés des cadres. Je ne m'oppose pas, bien au contraire, à l'adoption de l'amendement proposé par M. Theetten; cette disposition ne fera que donner une plus grande possibilité de recrutement et, partant, de choix aux militaires qui seront chargés d'assurer le recrutement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

M. Robert Manceau. Le groupe communiste votera contre l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Theetten.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement de M. Michelet tendant à compléter l'article 2 par l'alinéa suivant:

« Seront admises par priorité les demandes de volontaires pour les emplois nouvellement créés émanant des personnels dégagés des cadres en vertu de l'ordonnance du 2 novembre 1945 et de la loi du 5 avril 1946. »

La parole est à M. Michelet.

M. Edmond Michelet. Je n'ai pas besoin de rappeler à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées la situation dans laquelle se trouvent près de 15.000 officiers et 40.000 sous-officiers dégagés des cadres en vertu des deux textes auxquels se réfère mon amendement.

M. le président du conseil actuellement en exercice, l'ancien ministre de la défense nationale qui préside ce soir cette assemblée, d'autres encore connaissent la situation particulièrement digne d'intérêt de ce personnel qui a été dégagé des cadres dans des circonstances particulières au lendemain de la guerre et qui vit depuis cinq années très dignement dans une situation misérable de demi-solde.

Je pense que c'est leur rendre un honneur qui leur est dû que de les admettre par priorité dans les engagements prévus par les textes qui nous sont soumis ce soir.

Voilà pourquoi je demande instamment à l'Assemblée de bien vouloir voter mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. La commission de la défense nationale appuie entièrement les arguments présentés par M. Michelet. Elle les a d'ailleurs développés il y a quarante-huit heures à l'occasion de la discussion du projet d'armement.

C'est pourquoi elle demande au Gouvernement de bien vouloir également donner son accord.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

M. Pierre Girardot. Le groupe communiste votera contre l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Michelet.

(L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. MM. Billat, Guyot et Malleret-Joinville ont présenté un amendement tendant à compléter l'article 2 par l'alinéa suivant:

« En aucun cas, des militaires du contingent ne pourront être envoyés sur un théâtre d'opérations extérieures, notamment en Indochine ou en Corée. »

La parole est à M. Billat.

M. Paul Billat. Mesdames, messieurs, notre amendement tend à préciser que, en aucun cas, des sous-officiers du contingent, pas plus que des caporaux et des hommes de troupe ne seront envoyés sur les théâtres d'opérations extérieures.

Je sais qu'on rétorquera que l'article 9 de la loi du 30 novembre 1950 portant le service militaire actif à dix-huit mois précise qu'en temps de paix les jeunes gens appelés sous les drapeaux peuvent être dirigés sur des unités ou formations stationnées sur les territoires de l'Union française, hors du bassin méditerranéen, « sous réserve que ce territoire ne soit pas le théâtre d'opérations militaires actives ».

Mais ces dispositions ne sont pas pour nous une garantie suffisante. En effet, étant donné les événements d'Extrême-Orient et du fait de la pression de plus en plus forte du gouvernement des Etats-Unis, il sera difficile au Gouvernement français de mener les opérations d'Indochine sans instaurer l'état de guerre avec la république démocratique du Viet-Nam.

C'est sans doute pour cela qu'on songe à modifier la Constitution française, qui fait obligation au Gouvernement de ne déclarer la guerre qu'avec l'accord du Parlement.

Dès le moment où l'on se considérera en guerre avec l'Indochine on pourra envoyer en Extrême-Orient les soldats du contingent.

D'ailleurs, nous ne sommes pas sûrs que le Gouvernement respectera à la lettre les dispositions de l'article 9, et qu'il ne songe pas à envoyer en Extrême-Orient des militaires servant pendant la durée légale. Car pour accentuer les opérations, il faut des effectifs beaucoup plus importants, se chiffrant non pas par des dizaines de milliers, mais par des centaines de milliers d'hommes. Et nous doutons fort que le Gouvernement les trouve par voie d'engagements ou de rengagements.

Vous le savez, mesdames, messieurs, la guerre l'Indochine est très impopulaire. Elle l'est dans tous les milieux, même dans l'armée, parmi les officiers de carrière.

Le *Journal officiel*, du 1er janvier, publie un tableau de départ pour les théâtres d'opérations extérieures concernant les officiers. Ces militaires doivent rejoindre le groupement d'instruction et de transit avant le 1er mars, à Fréjus, pour être mis en route avant le 1er avril.

Or, l'examen de ce tableau montre que le Gouvernement, n'ayant pas de volontaires, a dû procéder à des désignations d'office.

Voici les chiffres:

Infanterie:

Capitaines: volontaires, 0; désignés d'office, 15. Lieutenants: volontaires, 0; désignés d'office, 31. Sous-lieutenants: volontaires, 0; désignés d'office, 5.

Armes blindées:

Chefs d'escadrons: volontaires, 0; désignés d'office, 1; lieutenants-colonels: volontaires, 0; désignés d'office, 1; capitaines: volontaires, 1; désignés d'office, 1. Lieutenants: volontaires, 1; désignés d'office, 1.

Artillerie:
Chefs d'escadron: volontaires, 0; désignés d'office, 2. Capitaines: volontaires, 0; désignés d'office, 1. Lieutenants: volontaires, 0; désignés d'office, 2.
Train:
Capitaines: volontaires, 0; désignés d'office, 2. Lieutenants: volontaires, 0; désignés d'office, 8. Sous-lieutenants: volontaires, 0; désignés d'office, 1.
Transmissions:
Capitaines: volontaires, 0; désignés d'office, 3. Lieutenants: volontaires, 2; désignés d'office, 8. Sous-lieutenants: volontaires, 0; désignés d'office, 2.
Au total: officiers supérieurs: volontaires, 0; désignés d'office, 4; officiers subalternes: volontaires, 4; désignés d'office, 91.

Cependant, le Gouvernement ne lésine pas sur les avantages matériels, si nous en jugeons d'après les soldes accordées.

Il se montre non moins généreux pour les décorations, puisque le contingent de croix de la Légion d'honneur réservées aux militaires d'Indochine, pour les six derniers mois de 1950, est de 331, s'ajoutant à 750 médailles militaires.

Nous sommes convaincus que les officiers français sont des patriotes dignes d'une armée française ayant mission de défendre la nation, mais en fait, les chiffres le prouvent, les officiers français sont de plus en plus persuadés que l'aventure poursuivie depuis plus de quatre ans en Indochine est contraire aux intérêts moraux et matériels de la nation française à laquelle ils sont attachés, et contraire, comme cela a été démontré à plusieurs reprises, à la Constitution de la République française.

Nous estimons que la cessation de la guerre l'Indochine s'impose de plus en plus, si nous voulons sauver des vies humaines et maintenir des relations d'amitié entre le peuple français et le peuple vietnamien.

Nous réclamons la paix au Viet-Nam et, en attendant nous demandons à l'Assemblée nationale d'adopter l'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer au nom du groupe communiste, de façon que toute garantie nous soit donnée qu'en aucun cas des militaires du contingent, sous-officiers ou autres, ne seront envoyés en Indochine ou en Corée. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je n'ai pas besoin de préciser que, lorsqu'on demande à un officier français d'aller se battre pour la liberté, sur quelque champ de bataille que ce soit, cet officier français répond « présent ». (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. René Arthaud. Ce qui démontre que ce n'est pas une bataille pour la liberté.

M. le président de la commission. La défense de la liberté étant générale, les soldats et officiers français sont prêts à la défendre n'importe où.

A l'heure actuelle, il n'est pas question, il n'a jamais été question d'envoyer en Indochine des militaires du contingent.

Dans ces conditions, la commission de la défense nationale vous demande de repousser l'amendement.

M. Paul Theetten. Oui, il y a des volontaires pour l'Indochine, j'en connais.

M. René Arthaud. Je fais remarquer à M. le président de la commission de la défense nationale qu'il vient de démontrer que la guerre menée au Viet-Nam est une guerre contre la liberté, puisqu'aucun officier n'accepte de s'y rendre. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations sur divers bancs.*)

M. le président de la commission. Je me permettrai de dire à M. Arthaud que, lorsque j'aurai besoin d'un interprète de ma pensée, ce n'est pas lui que j'irai chercher. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. René Arthaud. Je m'en flatte!

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). Le Gouvernement a fait connaître sa position sur le problème soulevé par M. Billat lors de la discussion du projet de loi sur la prolongation du service militaire actif. A ce moment, il a donné des assurances formelles à l'Assemblée et il a respecté les assurances qu'il a données. Il repousse donc l'amendement de M. Billat.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Billat.

M. Paul Billat. Nous demandons le scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin.
Le scrutin est ouvert.
(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter?...
Le scrutin est clos.
(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	577
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	175
Contre	402

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur l'article 2 ?

M. Pierre Girardot. Le groupe communiste votera contre.

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, complété par les amendements qui ont été adoptés.
(*L'article 2, ainsi complété, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 3.*]

M. le président. « Art 3. — Les sous-officiers de réserve, y compris les aspirants, et les hommes de troupe des réserves qui, en raison de leur âge, ne peuvent contracter un rengagement leur permettant d'accomplir un séjour complet en Indochine et qui remplissent toutes autres conditions peuvent être admis à souscrire un rengagement de trois ans pour servir sur ce territoire, dans l'armée active, avec le grade qu'ils détiennent dans les réserves, pourvu que ce contrat n'ait pas pour effet de les maintenir en service au delà de l'âge de quarante-cinq ans.

« S'ils sont sous-officiers de carrière en retraite, ils peuvent, dans les mêmes conditions, être admis en situation d'activité.

« Sous la réserve formulée au premier alinéa, les militaires non officiers de l'armée active peuvent, en vue d'effectuer un séjour complet en Indochine ou d'y prolonger un séjour en cours, être admis à servir au delà de leur limite d'âge ou de la limite de durée des services qui leur est applicable. S'ils sont liés au service par un contrat, ils sont admis à souscrire un rengagement prenant effet aux dates limites fixées ci-dessus et dont la durée couvre celle du séjour ou de la prolongation de séjour, majorée de celle prévue pour le rapatriement et le congé de fin de campagne. S'ils sont sous-officiers de carrière, l'autorisation qui leur est accordée fixe, sur les mêmes bases, la durée pour laquelle elle est valable. »

Personne ne demande la parole ?...

M. Pierre Girardot. Nous demandons un scrutin.

M. le président. Je mets aux voix l'article 3.
Je suis saisi d'une demande de scrutin.
Le scrutin est ouvert.
(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...
Le scrutin est clos.
(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	577
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	402
Contre	175

L'Assemblée nationale a adopté.

[*Article 4.*]

M. le président. « Art. 4. — Les contrats ou autorisations prévus à l'article 3 ci-dessus peuvent, sous la réserve formulée au premier alinéa de ce même article, être renouvelés pour une durée de trois ans, en vue de l'accomplissement d'un nouveau séjour en Indochine, après congé de fin de campagne.

« Ils peuvent, toujours sous la même réserve, être renouvelés pour des durées moindres, en vue de prolonger, sans interruption le séjour en cours.

« Dans les cas où, pour des raisons indépendantes de leur volonté, le contrat ou l'autorisation viendrait à expiration avant le rapatriement des intéressés, avant le terme de leur congé de fin de campagne ou avant le terme du congé de convalescence qui leur aurait été accordé, ce contrat ou cette autorisation sera tacitement prorogé jusqu'au terme du congé, sans considération d'âge. »

Personne ne demande la parole ?...

M. Pierre Girardot. Le groupe communiste votera contre.

M. le président. Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4, mis aux voix, est adopté.)

[*Article* 5.]

M. le président. « Art. 5. — Les conditions dans lesquelles les contrats sont souscrits ou renouvelés et les autorisations accordées ou renouvelées sont fixées par le secrétaire d'Etat aux forces armées « guerre ».

MM. Billat, Guyot et Malleret-Joinville ont déposé un amendement tendant à compléter l'article 5 par l'alinéa suivant:

« Aucune pression en vue d'engagements ou de réengagements ne pourra être faite auprès des troupes servant pendant la durée légale sur les lieux de leur affectation ou de leurs cantonnements. »

La parole est à M. Billat.

M. Paul Billat. Nous avons déposé cet amendement parce que nous savons que l'on procède à toutes sortes de pressions dans les casernes en vue d'inciter les jeunes gens, en particulier les jeunes sous-officiers, à contracter un engagement pour l'Indochine.

On leur fait miroiter des avantages considérables: une solde élevée, une vie aventureuse qui plaît à la jeunesse, un avenir assuré dans la carrière militaire. Mais on leur cache soigneusement les réalités qui les attendent: la dure existence sous un climat meurtrier fait que, s'ils échappent à la mort, ils reviendront malades, diminués physiquement et moralement, au surplus sans gloire auprès des populations laborieuses qui condamnent de plus en plus cette guerre colonialiste.

On dissimule soigneusement le fait que, dans cette guerre, tout le peuple du Viet-Nam soutient le gouvernement d'Ho Chi Minh. C'est le caractère même de cette guerre qui fait que des partisans vietnamiens opèrent jusque dans les rues de Saïgon contre le corps expéditionnaire et les autorités qui s'y trouvent, aussi bien celles du fantoche Bao Daï que celles du haut commissariat français.

Le Gouvernement, c'est clair, afin d'assurer les effectifs nécessaires à une armée de métier fort coûteuse, compte sur le chômage qui voue de nombreux jeunes à l'oisiveté, à l'incertitude du lendemain, à la perte d'un avenir qu'ils s'étaient déjà fixé et pour lequel ils avaient consacré, bien souvent, de longues années d'étude.

Déjà aujourd'hui, les difficultés qu'éprouvent des milliers de jeunes sortis des écoles pour trouver un emploi s'avèrent de plus en plus grandes. Le Gouvernement s'adresse à ces jeunes gens nantis de diplômes établissant leurs capacités professionnelles et leur dit: engagez-vous dans l'armée.

Or, la politique de guerre du Gouvernement ne manquera pas d'avoir de graves répercussions sur l'économie. De nombreux secteurs civils, faute de commandes pour les uns, de matières premières pour les autres, seront appelés à réduire leur activité. C'est ce qui a été démontré avec force la semaine dernière lors du débat sur le réarmement et les crédits pour la guerre, par des députés appartenant à tous les groupes.

Les jeunes vont avoir plus de difficultés pour s'employer. Dans l'ambiance de la vie civile, le jeune aura toujours une toute autre optique. Il luttera plus activement pour une autre politique et pour la paix, pour une production de paix où du travail lui sera assuré.

Je veux souligner le sort que les conscrits de mon pays ont fait aux feuilles d'engagement qui leur étaient distribuées. Ils les brûlaient sur la place du chef-lieu de canton où se tenait le conseil de revision, ils s'élevaient en même temps contre les dix-huit mois en signant des centaines de listes de pétition et, quand les gendarmes tentaient de s'opposer à leurs actes, plus vives encore étaient leurs manifestations.

En effet, les frères ou les fils des combattants du Vercors sont aussi patriotes que leurs pères et leurs aînés, mais ne sont ni pour le réarmement de l'Allemagne, ni pour les guerres coloniales, encore moins pour celle que vous préparez contre l'Union soviétique. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

Ce ne sont pas des procès comme celui qui a été intenté contre un des plus jeunes maires de France, notre camarade Gaston Gamon, qui doit avoir lieu demain à Grenoble, qui feront reculer les jeunes. Seulement, le Gouvernement espère qu'à la caserne, loin des parents, en face d'une perspective de chômage, les pressions agiront avec plus de succès. Il espère obtenir de meilleurs résultats auprès des jeunes sous-officiers.

Nous voulons que les jeunes Français soient protégés contre ces pressions. C'est pourquoi nous demandons à l'Assemblée d'adopter notre amendement interdisant toute forme de pression en vue de l'engagement ou du rengagement auprès des jeunes soldats du contingent sur les lieux de leur affectation ou de leur cantonnement. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. M. Billat a, par avance, lutté contre son propre amendement puisqu'il a déclaré que les jeunes Français ne se laissaient prendre à aucune pression et brûlaient eux-mêmes les feuilles d'engagement qui pouvaient leur être présentées.

Je suis persuadé que les jeunes Français ont suffisamment d'expérience et le sens de la liberté pour ne se laisser prendre à aucune pression de sergent recruteur.

Dans ces conditions, je demande à l'Assemblée de repousser l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Billat.

M. Pierre Girardot. Nous demandons un scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	577
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	175
Contre	402

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'article 5.

Il n'y a pas d'opposition ?...

(L'article 5, mis aux voix, est adopté.)

M. René Arthaud. Monsieur le président, en demandant simplement s'il n'y a pas d'opposition, la majorité des présents ne peut marquer son attitude.

Normalement, vous devriez appeler l'Assemblée à se prononcer à main levée.

M. le président. Vous savez qu'un scrutin serait demandé sur chaque article.

Il existe des traditions parlementaires et vous avez, jusqu'à présent, respecté le fair play, ce dont je vous remercie. Il n'est pas douteux que si un scrutin était demandé, le résultat serait connu d'avance: c'est celui que je proclame chaque fois qu'un scrutin est réclamé.

Il peut être loyalement admis entre nous que l'opposition n'est pas en majorité quand aucun scrutin n'est demandé par les groupes de la majorité.

M. René Arthaud. Nous votons « contre » sur chaque article.

M. le président. Votre position est relatée dans le compte rendu *in extenso*.

Aux articles précédents, c'est votre collègue M. Girardot qui a manifesté votre opposition.

Dans ces conditions, respectez, si vous le voulez bien, ce que l'on appelle, dans une langue qui n'est pas antipathique à tous, le fair play. *(Rires au centre.)*

[*Article* 6.]

M. le président. « Art. 6. — Ces contrats ou autorisations peuvent être résiliés par le secrétaire d'Etat aux forces armées « guerre » ou par l'autorité à qui il délègue son pouvoir en la matière:

« Pour inaptitude physique à servir en Indochine, reconnue par une commission de réforme;

« Pour incapacité professionnelle;

« Par mesure disciplinaire;

« En cas de réduction des effectifs stationnés en Indochine ou en cas de cessation des opérations sur ce territoire;

« En cas d'application à l'Indochine des dispositions de la loi n° 46-991 du 10 mai 1946 portant fixation de la date légale de cessation des hostilités.

« Dans ce dernier cas, une instruction du secrétaire d'Etat aux forces armées « guerre » fixera les conditions générales dans lesquelles les contrats seront résiliés. En aucun cas, la résiliation de ces contrats ne devra porter de préjudice de carrière aux intéressés.

« En toute hypothèse, les décisions individuelles de résiliation fixeront la date à compter de laquelle le contrat cessera d'avoir effet. Cette date ne pourra être antérieure à celle de l'expiration du congé de fin de campagne auquel l'intéressé pourrait prétendre après rapatriement ou du congé de convalescence qui lui serait accordé. »

La parole est à M. Theetten.

M. Paul Theetten. Dans cet article qui vise la résiliation du contrat, le deuxième alinéa concerne l'inaptitude physique à servir en Indochine.

L'officier ou le sous-officier en instance de rengagement passe auparavant une visite médicale d'aptitude à servir en Indochine. S'il est reconnu inapte, il ne peut pas signer le contrat. Tel paraît être l'esprit du texte.

Or, à sa lecture, il semblerait que le contrat est signé avant que la visite médicale ait lieu. Il serait préférable que la visite médicale ait lieu auparavant. On éviterait ainsi des frais et, éventuellement, des déplacements.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). Il est entendu que les militaires passent la visite médicale avant la signature du contrat.

M. Paul Theetten. Le deuxième alinéa de l'article paraît donc inutile.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). Non, car les militaires reconnus aptes au service en France peuvent ne plus l'être à leur arrivée en Indochine, par exemple s'ils sont atteints de dysenterie.

M. Paul Theetten. L'interprétation de cet alinéa est donc la suivante: les militaires reconnus aptes en France pourraient, lors d'une autre visite médicale sur place, être reconnus inaptes.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). C'est cela.

M. le président. Je mets l'article 6 aux voix.

Il n'y a pas d'opposition ?...

M. René Arthaud. Nous votons contre.

M. le président. Le groupe communiste vote contre.

(*L'article 6, mis aux voix, est adopté.*)

M. René Arthaud. Si le vote avait eu lieu à main levée, l'article aurait été repoussé.

M. le président. Comme vous, monsieur Arthaud, je sais compter les députés qui sont sur les bancs. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

S'il y avait un doute, une demande de scrutin serait chaque fois déposée. En effet, M. le président de la commission m'a informé qu'en cas de discussion sur un texte, il demanderait un scrutin.

J'épargne le temps de nos collègues. Ils ont eu assez l'occasion de se fatiguer ces jours-ci pour veiller un peu moins tard ce soir. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Tout le monde sera d'accord pour respecter la très vieille tradition parlementaire selon laquelle, quel que soit le nombre de ses représentants, la majorité existe et s'exprime quand des membres des groupes qui la composent sont présents.

Nous sommes donc d'accord pour poursuivre le débat dans ces conditions ?

M. René Arthaud. Votre observation prouve que les représentants du groupe communiste sont plus nombreux que ceux de l'ensemble des autres groupes réunis.

[*Article 7.*]

M. le président. « Art. 7. — Les militaires visés à l'article 3 de la présente loi peuvent éventuellement prétendre aux primes de rengagement ou primes exceptionnelles prévues pour les militaires rengagés et pour les sous-officiers de carrière, selon les conditions fixées par les textes législatifs et réglementaires. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 7.

M. Charles Benoist. La minorité des présents l'adopte, alors que la majorité des présents le repousse.

M. le président. Nous avons passé un contrat: respectez-le.

M. René Arthaud. Nous ne concluons pas de contrat avec vous, monsieur le président.

M. le président. Ce n'est pas désobligeant, pas pour moi en tout cas.

Je mets aux voix l'article 7.

(*L'article 7, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Le groupe communiste a voté contre cet article.

[*Article 8.*]

M. le président. « Art. 8. — Les services accomplis sous le régime des contrats et autorisations prévus à l'article 3 ci-dessus entrent en compte tant pour l'ouverture du droit à pension que pour la liquidation de cette pension, sans considération d'âge.

« Les militaires déjà titulaires d'une pension, proportionnelle ou d'ancienneté, reçoivent application des dispositions qui, en vertu de l'article 25 de la loi n° 49-983 du 23 juillet 1949, complètent l'article 67 de la loi du 31 mars 1928 relative au recrutement de l'armée. Toutefois, non seulement le taux de l'ancienne pension mais la nature de cette pension est garantie aux militaires visés par la présente loi qui, titulaires, en application d'une loi de dégagement des cadres, d'une pension d'ancienneté accordée à moins de vingt-cinq ans de service, opteront pour la conservation de cette pension. »

Je mets aux voix l'article 8.

Le groupe communiste vote contre.

(*L'article 8, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 9.*]

M. le président. « Art. 9. — Les conditions dans lesquelles les dispositions des articles 3 à 8 de la présente loi pourront être appliquées aux personnels qui ne sont pas tributaires des dispositions de la loi du 31 mars 1928 relatives aux rengagements, seront fixées par une instruction du secrétariat d'Etat aux forces armées « guerre ».

Je mets aux voix l'article 9.

Le groupe communiste vote contre.

(*L'article 9, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Girardot, pour expliquer son vote sur l'ensemble du projet de loi.

M. Pierre Girardot. Mesdames, messieurs, dans ce projet de loi, il s'agit du recrutement de 500 officiers et de 1.400 sous-officiers A.D.L. pour le renforcement du corps expéditionnaire.

Il faut souligner la hâte avec laquelle le Gouvernement veut agir. C'est ainsi que, dans l'exposé des motifs, on lit: « Ces cadres doivent être recrutés et entraînés le plus tôt possible, sans attendre le vote du budget de 1951. »

Il est à noter aussi des mesures fébriles. Jusqu'à présent, le rappel des officiers n'avait lieu que dans la limite de la moitié des emplois nouveaux. On supprime cette disposition.

Les engagements, les rengagements, le service sont permis au-dessus de la limite d'âge.

Les chiffres donnés tout à l'heure par M. Billat sont très éloquents sur l'état d'esprit des cadres, des officiers et des sous-officiers français: pas ou très peu de volontaires, beaucoup de désignations d'office.

Avez-vous affaire à des lâches, messieurs du Gouvernement ? Nous ne le croyons pas. Mais la cause pour laquelle vous leur demandez de se battre n'est pas une cause juste et ils en ont de plus en plus conscience. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur. Ils font leur devoir plus que vous.

M. Pierre Girardot. Trouverez-vous davantage de volontaires après le vote de votre projet ? On peut en douter.

Allez-vous alors faire pression sur les officiers en non-activité, sur des officiers et des sous-officiers de réserve, pour les forcer à s'engager ? Il est permis de le craindre quand vous demandez des « aménagements » à la législation en vigueur.

Ou bien encore allez-vous recruter les officiers pétainistes collaborateurs, traîtres à la patrie, récemment amnistiés ?

Nous voterons contre l'ensemble du projet dont la discussion a été pour nous l'occasion de dénoncer de nouveau la guerre injuste, la sale guerre que vous poursuivez contre le peuple du Viet-Nam.

L'armée de la République du Viet-Nam a marqué des victoires dans la période récente; elle en marquera encore. La cause que défend le peuple du Viet-Nam est une cause juste.

L'armée du Viet-Nam se renforce, pendant que votre corps expéditionnaire s'amenuise. Votre corps expéditionnaire s'affaiblit par les revers militaires, par la baisse du moral consécutive à l'affaire des généraux et des chéquards, au trafic des piastres.

Ce ne sont pas les 500 officiers et les 1400 sous-officiers, que vous aurez les plus grandes difficultés à réunir, qui pourront redresser la situation. Tout un peuple est contre vous; il travaille, il s'arme, il combat, il est animé par l'enthousiasme qu'ont connu en France les volontaires de l'an II et les maquisards de la dernière guerre. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations sur divers bancs.*)

Vous vous refusez à voir les choses en face, telles qu'elles sont. Vous vous laissez entraîner par la politique de folie qui coûte à la France des centaines de milliards, qui écrase les contribuables, qui fait couler le sang de milliers de jeunes Français, et tout cela pour conserver aux Américains une base stratégique dans le Sud-Est asiatique en vue de la troisième guerre mondiale.

Le peuple français a le droit et le devoir de vous crier : « Plus un homme, plus un centime pour la sale guerre ! » Il a le droit et le devoir d'agir pour vous empêcher d'aller plus loin.

Faites la paix au Viet-Nam! Retirez le corps expéditionnaire pendant qu'il est encore temps! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Temple.

M. Emmanuel Temple. Je renonce à la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je demande un scrutin uniquement pour que l'ensemble du projet soit adopté par un nombre de voix imposant. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Notre vote doit constituer un nouveau témoignage de notre reconnaissance, de notre estime et de notre affection envers tous nos camarades et envers nos enfants qui luttent en Indochine pour la liberté du monde. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. Arthur Musmeaux. Vous demandez un scrutin parce que vous savez que si le vote avait lieu à main levée, la majorité serait battue. Vos amis n'ont même pas le courage d'être présents pour défendre votre projet.

M. le président. La parole est à M. Michelet.

M. Edmond Michelet. Mes amis et moi, voterons également ce projet de loi.

Je ferai simplement remarquer à nos collègues d'extrême gauche qu'ils semblent avoir oublié que le corps expéditionnaire d'Indochine est parti là-bas sous les ordres du glorieux général Leclerc et avec le consentement total des ministres communistes qui faisaient alors partie du Gouvernement. (*Applaudissements à gauche et au centre. — Vives exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Arthur Musmeaux. Vous mentez et vous êtes ici ce soir le seul représentant de votre groupe.

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	592
Majorité absolue	297
Pour l'adoption	417
Contre	175

L'Assemblée nationale a adopté.

M. Henri Thamier. Ce sont les absents qui votent.

M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre). Le Gouvernement remercie l'Assemblée.

— 5 —

RAPPEL D'INSCRIPTION D'UNE AFFAIRE SOUS RESERVE QU'IL N'Y AIT PAS DEBAT

M. le président. Le rapport de la commission des affaires économiques sur le projet de loi tendant à ratifier la délibération du conseil d'administration du Cameroun en date du 9 avril 1948, demandant la modification du décret du 17 février 1921 portant réglementation du service des douanes au Cameroun, a été mis en distribution aujourd'hui (n° 11777).

Conformément à l'article 36 du règlement et à la décision de la conférence des présidents du 2 janvier 1951, il y a lieu d'inscrire cette affaire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la séance d'aujourd'hui.

— 6 —

DEMANDE EN AUTORISATION DE POURSUITES

M. le président. J'ai reçu une demande en autorisation de poursuites contre un membre de l'Assemblée.

La demande sera imprimée sous le n° 11840, distribuée et renvoyée à l'examen de la commission des immunités parlementaires.

— 7 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la justice et de législation demande à donner son avis sur le projet de loi n° 11042 relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (justice), qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission des finances.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ce renvoi pour avis. (*Assentiment.*)

— 8 —

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président du conseil le décret suivant:

« Décret portant retrait d'un projet de loi déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale.

« Le président du conseil des ministres,

« Sur le rapport du ministre de la défense nationale, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre du budget, du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre de la France d'outre-mer et du secrétaire d'Etat aux forces armées (air),

« Le conseil des ministres entendu,

« Décrète:

« *Article unique.* — Est retiré le projet de loi (Assemblée nationale, première législature, session 1950, n° 10221), tendant à constituer des détachements de météorologie affectés organiquement à certaines grandes unités et formations de l'armée de l'air, ainsi qu'à fixer le régime des fonctionnaires de la météorologie nationale en service dans ces détachements.

« Fait à Paris, le 3 janvier 1951.

« R. PLEVEN.

« Par le président du conseil des ministres:

« *Le ministre de la défense nationale,*

« JULES MOCH.

« *Le ministre des finances et des affaires économiques,*

« MAURICE-PETSCHE.

« *Le ministre du budget,*

« EDGAR FAURE.

« *Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,*

« ANTOINE PINAY.

« *Le ministre de la France d'outre-mer,*

« FRANÇOIS MITTERRAND.

« *Le secrétaire d'Etat aux forces armées (air),*

« ANDRÉ MAROSELLI. »

Acte est donné de ce retrait.

Le décret sera déposé aux archives.

— 9 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de l'intérieur un projet de loi déterminant les modalités d'application à l'Algérie de la loi du 2 juillet 1941 portant modification des dispositions relatives à la répression des infractions aux dispositions de la législation du travail.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 11841, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'intérieur. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre de la défense nationale un projet de loi tendant à constituer des détachements de météorologie affectés organiquement à certaines grandes unités et formations de l'armée de l'air, ainsi qu'à fixer le régime des fonctionnaires de la météorologie nationale en service dans ces détachements.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 11845, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre de la France d'outre-mer un projet de loi complétant le décret du 5 janvier 1940 relatif à l'exercice de la profession commerciale dans les établissements français de l'Océanie, instituant une carte de commerçant pour les étrangers.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 11846, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Le Coutaller et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à accorder des facilités de transport par chemin de fer aux titulaires d'une pension de retraite attribuée en application d'un des régimes concernant les fonctionnaires et agents de la fonction publique, de l'Etat, des départements et communes et des services concédés.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11842, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication et du tourisme. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Lalle et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à encourager la construction et l'amélioration de l'habitat rural.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11843, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Duforest une proposition de loi modifiant la loi du 11 octobre 1946 instituant les services médicaux du travail.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11844, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. André Hugues et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à organiser la « protection civile ».

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 11838, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Assentiment.*)

— 12 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Abelin un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (agriculture et prestations familiales agricoles) (n°s 11035, annexes 1 et 2, et 11672) (dispositions concernant le budget de l'agriculture).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 11837 et distribué.

J'ai reçu de M. Paumier un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (finances et affaires économiques, dispositions concernant le budget annexe des monnaies et médailles) (n° 11038).

Le rapport sera imprimé sous le n° 11839 et distribué.

— 13 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Truffaut un avis, présenté au nom de la commission des finances, sur la proposition de loi: 1° de M. Rabier et plusieurs de ses collègues, portant abrogation des articles 52 à 59 de l'ordonnance du 13 avril 1943 modifiant et complétant la législation applicable en Algérie au domaine de l'Etat et de l'Algérie et au domaine public national; 2° de M. Fernand Chevalier et plusieurs de ses collègues, portant abrogation des dispositions de l'ordonnance du 13 avril 1943 qui ont modifié en Algérie la législation sur les biens de l'Etat, de l'Algérie et du domaine public (n°s 6826, 6909, 9177).

L'avis sera imprimé sous le n° 11847 et distribué.

— 14 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, jeudi 4 janvier 1951, à neuf heures et demie, première séance publique:

Discussion du projet de loi portant modification de la loi n° 46-994 du 11 mai 1946 (n°s 10257, 11505, 11528, 11695, 11835. — M. Desson, rapporteur).

A quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-deux heures vingt-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 2 janvier 1951.*

Page 22, 1re colonne, 10, rétablir comme suit le début de cette rubrique:

DÉPÔT DE RAPPORTS

« J'ai reçu de M. Jules Julien un rapport, fait au nom de la commission des affaires économiques, sur l'avis donné par le Conseil de la République sur la proposition de loi tendant à proroger le mandat du Conseil économique. (N° 11811).

« Le rapport sera imprimé sous le n° 11832 et distribué. »

(Les deux autres alinéas de cette rubrique sans changement.)

Nomination de membre de commission.

Dans sa première séance du 3 janvier 1951, l'Assemblée nationale a nommé M. Florand membre de la commission de l'agriculture, en remplacement de M. Cerclier.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 3 JANVIER 1951
(Application des articles 91 à 97 du règlement.)

« Art. 91 — . . . . . »

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« Art. 97 — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

BUDGET

17042. — 3 janvier 1951. — **M. Emile Bocquet,** se référent: 1° à la réponse faite le 9 mai 1950 à la question écrite n° 1382 (Conseil de la République) et qui déclare qu'un éleveur de porcs, dans les cas où il peut être considéré comme exploitant agricole, n'est pas assujetti au payement des taxes sur le chiffre d'affaires et assimilées; 2° à la réponse faite le 9 mai 1950 à la question écrite n° 1550 (Conseil de la République) et qui déclare, à propos des aviculteurs que, bien que ceux-ci aient été assimilés aux exploitants agricoles par la loi du 31 juillet 1949, ils restent assujettis au payement des taxes sur le chiffre d'affaires, lorsqu'ils nourrissent leurs volailles principalement avec des produits d'achat; étayant sa thèse sur une jurisprudence antérieure à la loi du 31 juillet 1949; demande à **M. le ministre du budget:** 1° comment il est possible de justifier la contradiction constatée dans les deux réponses précitées faites à propos de deux catégories d'exploitants agricoles 2° quelle est la portée de la modification apportée par la loi du 31 juillet 1949 à l'article 63 du code général des impôts et si cette modification ne

doit pas être considérée comme ôtant toute valeur à une jurisprudence intervenue à une époque où la loi ne considérait pas les aviculteurs comme étant obligatoirement des exploitants agricoles.

17043. — 3 janvier 1951. — **M. Paul Couston** expose à **M. le ministre du budget** le cas d'une importante entreprise qui se procure les imprimés à usage administratif qu'elle utilise pour les besoins exclusifs de son exploitation, dans les conditions suivantes: elle fournit le papier à l'imprimeur et elle en demeure propriétaire; l'imprimeur effectue son travail d'impression d'après les instructions et sur les modèles de l'entreprise; il ne réalise aucun bénéfice sur le papier et sa rémunération est celle d'un imprimeur travaillant avec du papier appartenant à son client. Il lui demande: 1° quelles taxes sur le chiffre d'affaires sont dues: *a*) par l'imprimeur; *b*) par l'entreprise (celle-ci est producteur fiscal pour fabrication de produits métallurgiques); 2° si sa réponse concernant l'entreprise serait la même si celle-ci était: *a*) une entreprise non producteur fiscal; *b*) un établissement public non producteur fiscal.

17044. — 3 janvier 1951. — **M. Louis Siefridt** demande à **M. le ministre du budget:** 1° quel a été, par catégorie, le taux des taxes sur les conventions d'assurances pendant les années 1939 et 1949; 2° quel a été le produit desdites taxes pendant les mêmes années.

EDUCATION NATIONALE

17045. — 3 janvier 1951. — **M. Robert Montillet** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quel était, à la date du 1er juin 1950, dans chacun des départements du ressort de l'académie de Besançon, le nombre des écoles primaires publiques, dont l'effectif était inférieur à dix élèves.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

17046. — 3 janvier 1950. — **M. Joseph Denais,** connaissance prise de la réponse donnée le 20 novembre 1950 à la question écrite n° 16631, demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, pour en traduire l'esprit dans les textes, il ne conviendrait pas de modifier le tableau 35 du décret du 22 mars 1948 ainsi qu'il suit: « les mêmes droits sont dus aux autres officiers publics ou ministériels » (car les greffiers ne sont pas des officiers publics).

17047. — 3 janvier 1950. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** selon quelles instructions l'impôt sur les valeurs mobilières étrangères — ou, plus exactement, sur certaines d'entre elles — est perçu, non pas sur le coupon tel qu'il est payable en France après prélèvements fiscaux opérés dans le pays d'origine, mais sur le montant nominal du coupon, donc pour partie, sur des sommes qui n'ont jamais été à la disposition du redevable.

17048. — 3 janvier 1951. — **M. Jean Le Coutaller** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la disposition de l'article 6, II, 2°, de la loi 48-1450 du 20 septembre 1948, portant modification du régime des pensions civiles et militaires — reproduite à l'article 4, II, 2°, de la loi 49-1097 du 2 août 1949 (ouvriers des établissements industriels de l'Etat) — à l'article 5, II, du décret 50-461 du 20 avril 1950 (caisse des retraites de la France d'outre-mer), ainsi qu'à l'article 7, I, 2°, du décret n° 48-1416 du 5 octobre 1949 (caisse des retraites des agents des collectivités locales) — relative à l'entrée en compte, tant pour la réduction des conditions d'âge et de services que pour les bonifications à retenir pour le décompte des services liquidables, des périodes et localités visées à l'article 10 de la loi du 30 novembre 1911 n'est pas encore en vigueur, l'arrêté interministériel prévu (guerre et finances) n'étant pas intervenu. Il lui demande quelles mesures sont envisagées pour l'application de cette disposition, dont le bénéfice n'a pas été accordé, jusqu'ici, aux intéressés qui y avaient cependant droit, et qui aurait pu leur permettre d'obtenir une majoration du pourcentage d'annuités liquidables retenu dans le décompte de leur pension.

FONCTION PUBLIQUE ET REFORME ADMINISTRATIVE

17049. — 3 janvier 1951. — **M. Gérard Vée** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la fonction publique et à la réforme administrative:** 1° si la direction de la fonction publique envisage de prendre les mesures propres à permettre la constitution du cadre des chefs de section dans les administrations centrales, qui a été créé en 1945 et dont les indices de classement ont été fixés en dernier lieu par le décret du 14 avril 1949 (*Journal officiel* du 15 avril 1949); 2° s'il est exact que certains ministères aient déjà procédé à des nominations dans ce cadre.

17050. — 3 janvier 1951. — **M. Jacques Vendroux** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la fonction publique et à la réforme administrative** que le décret n° 50-301 du 13 mars 1950 prévoit que, pour la revision de leur pension civile, les chefs de bureau hors classe des administrations centrales seront, s'ils ont plus de deux ans et six mois d'ancienneté dans la hors classe, assimilés aux chefs de division de préfecture de classe exceptionnelle, 3e échelon (nouveau régime). Il lui demande: 1° si cette assimilation, qui prévoit désormais l'indice 550 en faveur des chefs de bureau hors classe admis à la retraite avant le 1er janvier 1946 (date d'effet des mesures d'intégration des anciens fonctionnaires du cadre supérieur des administrations centrales dans le corps des administrateurs civils et dans le cadre provisoire des agents supérieurs), peut être considérée comme l'une des modifications de caractéristiques intervenues depuis 1949 dans le classement hiérarchique des grades et emplois publics de l'Etat susceptibles, en application des dispositions de la circulaire du 21 décembre 1950 (*Journal officiel* du 27 décembre 1950), d'entraîner la revision, en 1951, du classement indiciaire des agents supérieurs et de la parité de leurs traitements, par classes et échelons, avec ceux, par classes et échelons, des administrateurs civils; 2° si le fait, pour les agents supérieurs, d'avoir été intégrés dans un nouveau cadre, doit avoir comme conséquence, pour la raison qu'ils ont continué de servir en activité, de les placer, après le 1er janvier 1946, dans une situation inférieure par rapport à leurs collègues retraités avant l'intégration, étant donné surtout, que ces fonctionnaires, à défaut d'un statut propre à leur cadre, continuent d'être régis, les uns et les autres, par les dispositions statutaires de leur ancien cadre supérieur d'origine et qu'ils ont, de ce fait, à égale ancienneté de service, de grade et de classe, les mêmes prétentions à une pension calculée sur les mêmes bases; 3° à partir de quelle date il envisage de prendre des mesures tendant à faire cesser de telles inégalités, inadmissibles entre agents d'un même cadre soumis à un même statut et si, pour pallier, partiellement d'ailleurs, la situation déplorable faite à ces fonctionnaires après l'intégration depuis le 1er janvier 1946, il ne lui paraît pas nécessaire de reconsidérer leur échelonnement actuel de manière à aboutir au moins à l'indice 550, ce qui serait la conséquence logique des mesures prises en faveur des chefs de bureau hors classe retraités et le moyen convenable d'assurer, désormais, la complète parité des échelons et classes d'agents supérieurs avec les échelons et classes correspondants d'administrateurs civils.

INDUSTRIE ET COMMERCE

17051. — 3 janvier 1951. — **M. Henry Mallez** expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que l'article 25 du statut national du personnel des industries électriques et gazières, approuvé par le décret du 22 juin 1946, prévoit l'institution d'un budget d'amélioration des œuvres sociales alimenté par un prélèvement sur les recettes d'exploitation; et demande: 1° quel est le montant des recettes des exploitations de distribution: *a*) d'Electricité de France; *b*) de Gaz de France, au cours des exercices respectifs 1949, 1948 et juin 1946 - décembre 1947; 2° quel est le pourcentage de prélèvement sur ces recettes fixé, pour les mêmes exercices, par les conseils d'administration; 3° quel était, au 1er janvier 1950, l'effectif des agents titulaires d'une part et des auxiliaires, d'autre part: *a*) d'Electricité de France; *b*) de Gaz de France; 5° quelles sommes ont été consacrées, respectivement au cours des exercices 1949, 1948, juin 1946 - décembre 1947, à soutenir le fonctionnement des coopératives d'Electricité et Gaz de France.

INTERIEUR

17052. — 3 janvier 1951. — **M. Pierre Chevallier** signale à **M. le ministre de l'intérieur** que certains immeubles sinistrés, dans lesquels étaient installés des débits de boissons, ont été transférés à l'intérieur de zones protégées, ce qui interdit aux débits sinistrés de procéder à leur réinstallation dans ces immeubles. Il demande si une dérogation est prévue, qui permette la réinstallation des débits sinistrés dans leur immeuble de reconstruction, même si celui-ci se trouve à l'intérieur d'une zone de protection.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

17053. — 3 janvier 1951. — **M. Ben Taieb** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** qu'avant la conquête de l'Algérie, il existait beaucoup de mosquées donnant l'enseignement religieux coranique. Depuis une cinquantaine d'années, et notamment depuis la suppression, en France, des maisons de tolérance, un grand nombre de ces maisons se sont installées à côté des mosquées. Elles se trouvent ainsi souvent porte à porte avec les grandes familles musulmanes croyantes. Il lui rappelle que la loi islamique condamne à mort tout intermédiaire proxénète qui porte atteinte à la moralité publique; que, d'autre part, la population musulmane, qui jouit d'un statut personnel, souhaite la disparition de ces maisons closes, dont la présence sur le territoire algérien suscite un grand mécontentement et est contraire aux principes religieux musulmans. Il lui fait remarquer que cette situation est contraire aux intérêts de la France et qu'il conviendrait, en cette matière, de respecter les traditions, religions, coutumes et mœurs des habitants. Il lui demande s'il n'est pas possible de porter remède à un tel état de choses et s'il ne conviendrait pas de décider, par décret, l'application, à l'Algérie, de la loi ordonnant la fermeture des maisons de tolérance en France, mesure qui recevrait l'approbation de 10 millions de musulmans.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

3e séance du mercredi 3 janvier 1951.

SCRUTIN (N° 3224)

Sur l'article 1er du projet relatif aux rengagements spéciaux d'officiers et sous-officiers pour l'Indochine (Augmentation de l'effectif budgétaire).

Nombre des votants..... 573
Majorité absolue..... 287

Pour l'adoption..... 397
Contre 176

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abelin.
Allonneau
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier
Anxionnaz.
Arnal
Asseray.
Auban.
Aubry
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Bene (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Bloquaux.
Bocquet.
Boganda
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader)
Caillavet.
Capleville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel) (Drôme).
Castellani.
Catoire
Catrice
Cayeux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Chapin
Chassaing
Chastellain.
Chautard.
Chaze
Chevalier (Fernand), Alger
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin
Colin
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou
David (Jean Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier
Dominjon.
Douala.
Doutreilot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Mlle Dupuis (José), Seine
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux
Dusseaulx.
Duveau.
Elain
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud
Farine (Philippe).
Farinez
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcina.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau
Gavini.
Gazier
Geoffre (de).
Gernez
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Hennequelle
Horma Ould Babana
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin
Hussel
Hutin-Desgrées.
Ihuel
Jacquinot.
Jaquet
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas
Jules-Julien, Rhône.
July
Kaüffmann.
Kir
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste
Lamarque-Cando
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal
Laurent (Augustin), Nord
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès
Letourneau.
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas
Charles Lussy.
Mabrut.
Macoun.
Malbrant.
Mallez
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli
Martel (Louis).
Martineau
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine
René Mayer, Constantine.
Mazel
Mazier
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck
Médecin
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de)
Mercier (André-François), Deux-Sèvres
Métayer
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin
Monjaret.
Mont
Montell (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi
Oopa Pouvanaa.
Orvoen
Palewski.
Pantaloni.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses Pyrénées
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin
Philip (André).
Pinay
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf
Mme Poinso-Chapuis
Poirot (Maurice).
Poulain
Pourtier
Mlle Prevert
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou
Rincent
Roclore.
Roques.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin
Schmitt (René), Manche.
Schneiter
Schuman (Robert), Moselle
Schumann (Maurice), Nord
Ségelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt
Sigrist.
Silvandre
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay
Valentino
Vée (Gérard).
Vendroux
Verneyras
Very (Emmanuel).
Viard
Vialle.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner
Wasmer
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

Ont voté contre:

MM.
Airoldi.
Alliot
Mlle Archimède.
Arthaud.
Asterde La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol
Blanchet.
Bonnefagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas
Camphin.
Canaff
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat
Mme Darras.

Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde
Dutard
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet
Fievez
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest
Ginestet
Mme Ginollin.
Giovoni
Girard
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge
Greffier
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure
Mme Guérin (Rose), Seine
Guiguen
Guillon (Jean), Indre-et-Loire
Guyot (Raymond), Seine
Hamon (Marcel)
Mme Hertzog-Cachin
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton
André Mercier, Oise
Meunier (Pierre), Côte-d'Or
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel
Midol
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube
Patinaud
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin
Signor
Mme Sportisse.
Thamier
Thorez (Maurice).
Thuillier
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas
Tourne
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku
Apithy
Aragon (d').
Aubame
Ben Tounes.
Boukadoum
Boulet (Paul)
Condat-Mamaman
Coulibaly Ouezzin.
Derdour
Félix-Tchicaya
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Lalle
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Nazi Boni
Ouedraogo Mamadou.
Pierre-Grouès.
Rivet
Rollin (Louis)
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Recy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Deshors
Dupraz (Joannès).
Gay (Francisque).
Khider.
Lisette
Marin (Louis).
Mauroux.
Mendès-France.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Revillon.
Rigal (Eugène), Seine.
Solinhac.
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 574
Majorité absolue 288

Pour l'adoption 399
Contre 175

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3225)

Sur l'amendement de M. Billat à l'article 2 du projet relatif aux rengagements spéciaux des officiers et sous-officiers pour l'Indochine (Militaires du contingent qui ne pourront être envoyés en Indochine).

Nombre des votants 574
Majorité absolue 288

Pour l'adoption 176
Contre 398

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine
Pierre Cot.
Cristofol
Croizat
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest
Ginestet.
Mme Ginollin
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Mora.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre:

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Arnal
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.

Radie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaieb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Boubey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier - O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Mlle Dupuis (Lucé), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gotse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Jeubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lanet (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Larjbi.
Laureill.
Laurens (Camille) Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monjaret.
Moni.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renouvel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku.
Apithy.
Aragon (d').
Aubame.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Boulet (Paul).
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Pierre-Grouès.
Rivet.
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.
Viard.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Recy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Deshors.
Dupraz (Joannès).
Gay (Francisque).
Khider.
Lisette.
Marin (Louis).
Mauroux.
Mendès-France.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Rigal (Eugène), Seine.
Solinhac.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 577
Majorité absolue..... 289

Pour l'adoption..... 175
Contre 402

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3226)

Sur l'article 3 du projet relatif aux rengagements spéciaux d'officiers et sous-officiers pour l'Indochine.

Nombre des votants 575

Majorité absolue 288

Pour l'adoption 399

Contre 176

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audejguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Bacon.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Pau. Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaieb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétoland.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Bilères.
Binot.
Bocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Barlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastelain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Algér.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Dumas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Gueye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

Ont voté contre :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Bananger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Biloux.
Biscarlet.
Bissol.
Bianchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Ince.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.

Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard
Girardot.
Gosnat
Goudoux.
Gouge
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Manceau
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton
André Mercier (Oise).
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol
Mokhtari
Montagnier.
Móquet.
Mora
Morand.
Mouton.
Mudry
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe
Mlle Rumeau.
Savard
Mme Schell.
Servin
Signor
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart
Mme Vaillant Coutu-rier.
Vedrines.
Vergès
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Akli
Apithy.
Aragon (d').
Aubame.
Ben Tounes.
Boukadoum
Boulet (Paul)
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Pierre-Grouès.
Rivet.
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Recy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Deshors
Dupraz (Joannès).
Gay (Francisque).
Khider.
Lisette
Marin (Louis).
Mauroux.
Mendès-France.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Rigal (Eugène), Seine.
Solinhac.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 577
Majorité absolue..... 289

Pour l'adoption..... 402
Contre 175

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3227)

Sur l'amendement de M. Biliat à l'article 5 du projet relatif aux rengagements spéciaux d'officiers et sous-officiers pour l'Indochine (Interdiction de pressions auprès des troupes du contingent normal).

Nombre des votants..... 575
Majorité absolue..... 288

Pour l'adoption..... 176
Contre 399

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Biliat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas
Camphin
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont
Lambert (Lucien), (Bouches-du-Rhône).
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Móquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier
Perdon (Hilaire).
Mme Péri
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat
Pierrard
Pirot
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet
Pronteau.
Prot
Mme Rabaté.
Ramette
Renard
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe
Mlle Rumeau.
Savard
Mme Schell.
Servin
Signor
Mme Sportisse.
Thamier
Thorez (Maurice).
Thuillier
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas
Tourne.
Tourtaud.
Tricart
Mme Vaillant-Coutu-rier
Vedrines
Vergès
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino

Ont voté contre:

MM.
Abelin.
Allonneau
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audegui
Augarde
Aujoulat.
Aumeran
Babet (Raphaël).
Bacheiet.
Bacon.

Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Begouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaieb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Bouvier (Xavier), Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Carlier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chaulard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Florand.
Fontupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien (Rhône).
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Multer (André).
Ninine.
Nisse.
Noel (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Smail.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku.
Apithy.
Aragon (d').
Aubame.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Boulet (Paul).
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Pierre-Grouès.
Rivet.
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Recy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Deshors.
Popraz (Joannès).
Gay (Francisque).
Khider.
Lisette.
Marin (Louis).
Mauroux.
Mendès-France.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Pony Révillon.
Rigal (Eugène), Seine.
Solinhac.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 577
Majorité absolue..... 289

Pour l'adoption..... 175
Contre 402

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3228)

Sur l'ensemble du projet relatif aux rengagements spéciaux d'officiers et de sous-officiers pour l'Indochine.

Nombre des votants..... 590
Majorité absolue..... 296

Pour l'adoption..... 414
Contre 176

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Aku.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Arnal.
Asseray.
Aubame.
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaieb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Biocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Coulibaly Ouezzin.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Félix-Tchicaya.
Finet.
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Hamani Diori.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Houphouet-Boigny.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Gueye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Larabi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutalier.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefevre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Jax), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Maibrant.
Mallez.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Meuchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Nazi Boni.
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimboeuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Rouion.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh.
Saravane Lamin.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

Ont voté contre :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.

Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy (Gironde)
Dutard
Mme Duvernois
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fiévez
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat
Goudoux.
Gouge
Greffier
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine
Guiguen
Guillon (Jean), Indre-et-Loire
Guyot (Raymond), Seine
Hamon (Marcel)
Mme Herzog-Cachin
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes
Krieger-Vatrimont
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur
Lécrivain-Servoz
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lepervanche (de)
L'Huillier (Waldeck)
Liante.
Maillocheau.
Manceau
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton
André Mercier (Oise)
Meunier (Pierre), Côte-d'Or
Michaut (Victor), Seine-Inférieure
Michel.
Mido.
Mokhtari
Montagnier.
Môquet.
Mora
Moranc.
Mouton.
Mudry
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube
Palinaud
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat
Pierrard.
Pirot
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot
Mme Rabaté.
Raffetin
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt
Roucaute (Gabriel), Gard
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe
Ille Rumeau.
Savard
Mme Schell.
Servin.
Signor
Mme Sportisse.
Thamier
Thorez (Maurice).
Thuillier
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines
Vergès
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aragon (d').
Ben Tounes.
Boukadoum.
Boulet (Paul).
Condat-Mahaman.
Derdour
Lamine Debaghine.
Mezerna.
Pierre-Grouès.
Rivet.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Deshors.
Dupraz (Joannès).
Gay (Francisque).
Khider.
Lisette.
Marin (Louis).
Maurcux
Mendès-France.
Mortillot
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Rigal (Eugène), Seine.
Solinhac.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 592
Majorité absolue..... 297

Pour l'adoption..... 417
Contre 175

Mais, après vérification ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.